16e Année. — N° 786 | Le numéro : 50 centimes — EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70 | 11 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS TEXTE : GARROS

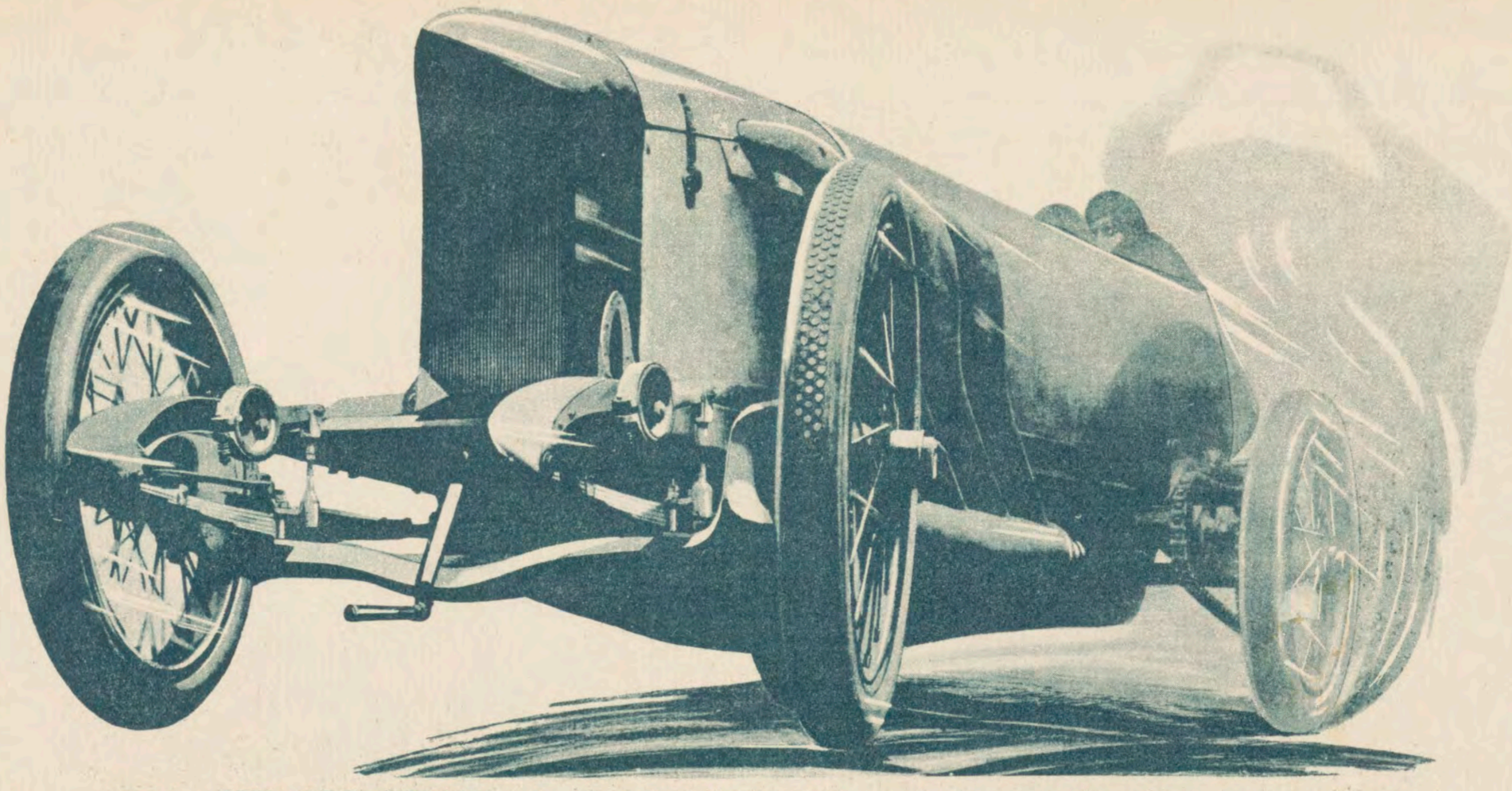
VIE AU GRAND AIR

LA LORRAINE-DIETRICH DU CIRCUIT D'ANJOU

Au Circuit de l'Anjou, la 20-chevaux de tourisme Lorraine-Dietrich, appartenant au comte de Lariboisière, s'est classée hors de pair, parcourant les 302 kilomètres du parcours en 3 h. 36 m. 35 s. à 84 de moyenne, et établissant le record du tour (38 kilomètres) en 24 m. 7 s., à 94 kil. 125 de moyenne.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



228 KILOMETRES A L'HEURE (Record du monde officiel de vitesse)

AUTOMOBILES BENZ

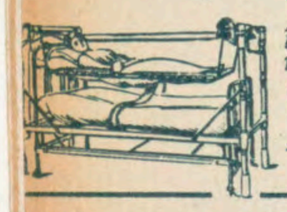
VOITURES DE 10 A 200 HP POUR TOUS USAGES

ADMINISTRATION ET ATELIERS DE RÉPARATIONS
19, AVENUE BUGEAUD

PARIS

SALLE D'EXPOSITION ET DE VENTE
7, RUE ROYALE

LIT MÉCANIQUE **DUPONT**



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e^)

TÉLÉPHONE : 818-67

Catalogue franco

PARIS — GRANDS MAGASINS DU — PARIS

LOUVRE

Lundi 13 Octobre et jours suivants

VÊTEMENTS & TROUSSEAUX

POUR HOMMES & ENFANTS

GRANDE JOURNÉE ANNUELLE DES LAINAGES

Officiers Ministériels

Vente au Palais, le 23 octobre 1913, à 2 heures :

1° UN POTAGER A LOUVECIENNES

Chemin Saint-Michel à Voisins. Sup. 4.460 mètres environ. Mise à prix : 23.392 fr. ; 2° Terre audit lieu, *les Besançonnes*. Sup. 525 mètres env. Mise à prix : 304 francs. S'adresser M^es^ DUPLAN, J. SALATS, DE CHAUVERON. ZAMBEAUX, avoués à Paris.

Vente Palais, 25 octobre, 2 h. : 1° Maison rapport **4, R. DUNKERQUE,** Paris. Contenance : 142 m. Revenu brut environ : 12.180 francs. Mise à prix : 140.000 francs.

2° Maison rapport **87, R. BELLEVILLE** Paris. Contenance : 110 m. Revenu brut environ : 5.200 francs. Mise à prix : 40.000 francs.

3° **PROPRIÉTÉ A NOGENT-sur-Marne,** 13, avenue Maréchal-Vaillant. Contenance : 604 mètres. Revenu brut environ : 1.700 francs. Mise à prix : 25.000 francs. S'adresser M^es^ FRANÇOIS DELACOURTIE, LÉGER, avoués ; SAUCIER, notaire.

---

2 terrains contigus aux Coteaux de avenue de la Pommeraie et av. Clodoal. **S-CLOUD** Cce : 817 m. M. à p. 25.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris. 1 octobre ; M^e^ VINGTAIN, not., 26, av. Grande-Armée.

FERME de Nogent, près Guignes-Rabutin (S.-et-M.). Contenance : 90 hectares, louée 10.400 fr. net d'impôts jusqu'en 1921. M. à pr. 250 000 fr. Adj. sur 1 ench. Et^e^ AUBERGÉ, not., Melun, 25 octobre, 2 heures.

Propriété à Paris, Cité des Bains. Cce 779 m. 30. Rev. p. bail : 9.000 fr. M. à p. 135.000 fr. Adj. Ch. not., le 28 oct. S'adr. M^e^ FONTANA, not., 10, r. Royale.

ESSUYAGES ASEPTISÉS

En vente partout

VERDICUS

EN BOITES de 1 Kilo.

3 QUALITÉS

Couleurs. blancs. Serviettes.

ÉCOLE D'AVIATION

à Chateaufort-Buc

EXHIBITIONS

VINET, 8, rue Larnac, Courbevoie

ÉTRANGER désire correspondre en français sur tous sujets. Ecrire, Arsilli, rue Alessandro Volta 176. Florence (Italie).

TENNIS couvert, 2 courts à louer, 86, rue Perronet à Neuilly-sur-Seine. Téléphone : 979.

Bougie Standard

CYCLES

LE MORSE

2, Rue Ruhmkorff, 3

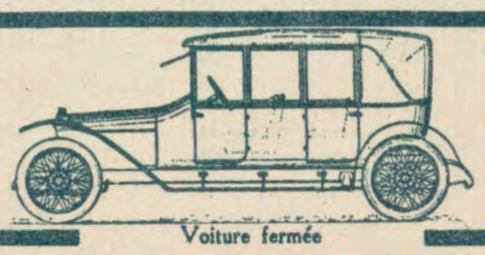
Paris

DOUBLE CONDUITE INTÉRIEURE

Torpédo avec Glaces

Formant voiture découverte ou fermée à volonté

MOZEYKO 17, rue de Cormeille à LEVALLOIS-PERRET



Voiture fermée

AUTOMOBILES AMÉRICAINES

R E O

RÉO-EXPORT, C^o^, 35, r. Villejust

Paris - Agents sérieux demandés - Paris

16e Année. — N° 786.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

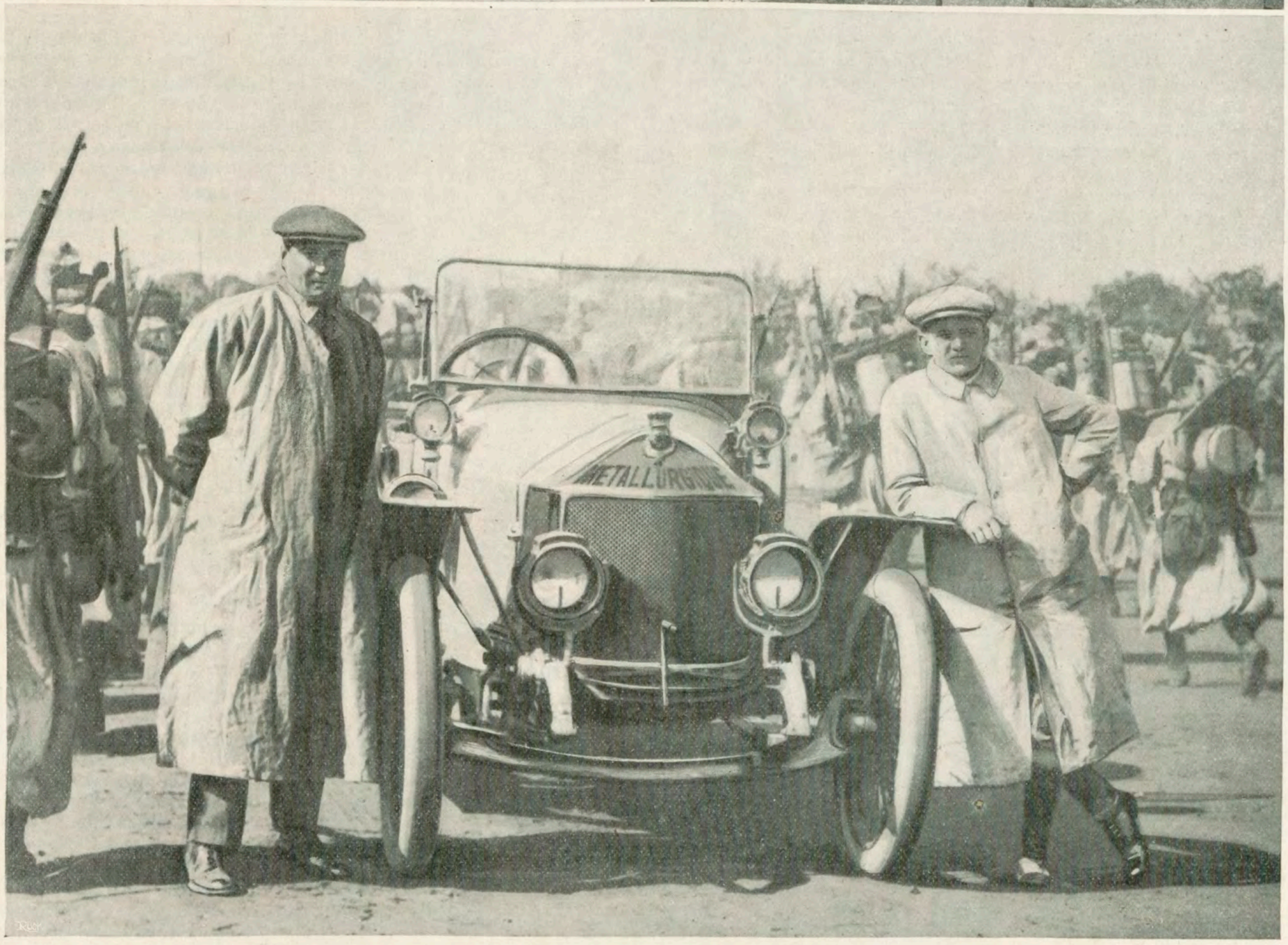
11 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNES
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



PAUL RIVIÈRE DANS LE CIRCUIT DU MAROC

Le 28 septembre, a été donné à Casablanca le départ du Circuit Automobile du Maroc qui comprenait les étapes Casablanca-Rabat (100 kilomètres), Rabat-Marrakeck (343 kilomètres), Marrakeck-Saffi (168 kilomètres), Saffi-Mazagan (141 kilomètres) et Mazagan-Casablanca (90 kilomètres). Dix concurrents prirent le départ de la première étape. Cormelle triompha devant Paul Rivière, mais celui-ci s'attribuait ensuite la première place (Pneus Continental).

(*Photo Femina.*)

LES REPRÉSENTANTS DE LA FRANCE DANS LA COUPE GORDON-BENNETT

René Rumpelmayer, recordman du monde de la distance en sphérique, était l'aide de Maurice Bienaimé, l'année dernière dans la Coupe.

Alfred Leblanc est l'aéronaute ayant pris le plus souvent part à la Coupe. Il concourut cinq fois et se classa trois fois second.

Maurice Bienaimé est le premier Français qui triompha dans la Coupe Gordon-Bennett qu'il gagna en 1912 en battant les records de distance.

LA LUTTE POUR LA COUPE

Demain, pour la huitième fois, se disputera la Coupe Gordon-Bennett, épreuve internationale de sphériques. Le départ, grâce à la victoire de Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer en 1912, sera donné aux Tuileries. Il nous a semblé intéressant de demander aux concurrents français : Alfred Leblanc, Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer, de nous rappeler le souvenir que cette grande course leur a laissé. Nous avons posé la même question à Emile Dubonnet, second d'Alfred Leblanc, mais l'un de nos plus remarquables aéronautes. Avant de passer la parole à ces fameux champions, donnons le palmarès de la Coupe Gordon-Bennett : 1906, *départ des Tuileries :* 1er *lieutenant Lahm* (*Américain*), 645 kil. *Le comte de La Vaulx était* 4e, *Jacques Balsan,* 5e ; 1907, *départ de Saint-Louis* (*Etats-Unis*) : 1er *Erbsloh* (*Allemand*), 1.403 *kil.* 550 ; 2e *Alfred Leblanc,* 1.394 *kil.* 394 *en* 44 *heures* 3 (*record du monde de durée*) ; 1908, *départ de Berlin :* 1er *colonel Schaeck* (*Suisse*), 1.212 *kil., en* 73 *heures* (*record du monde de durée*) ; *Alfred Leblanc,* 4e ; 1909, *départ de Zurich :* 1er *Mix* (*Américain*), 950 *kil.,* 2e *Alfred Leblanc ;* 1910, *départ de Saint-Louis* (*Etats-Unis*) : 1er *Hawley* (*Américain*), 1.820 *kil., Alfred Leblanc,* 7e ; 1911, *départ de Kansas-City :* 1er *lieutenant Gericke* (*Allemand*), 757 *kil.* 839, *Emile Dubonnet* 6e ; 1912, *départ de Stuttgard :* 1er *Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer,* 2.200 *kil.* (*record du monde de la distance*), 2e *Alfred Leblanc et Welby Jourdan* (2.100 *kil.*). *Souhaitons que* 1913 *soit pour nous l'occasion d'une seconde victoire dans cette épreuve toujours disputée par les meilleurs aéronautes du monde entier.*

I. — LE RECORDMAN DES COUPES GORDON-BENNETT

Par Alfred LEBLANC
2e de la Coupe en 1907, 1909 et 1912.

Pour la sixième fois, je vais me mettre en ligne dans la Coupe Gordon-Bennett des sphériques. Six fois, c'est un record, mais je n'ai jamais eu jusqu'ici la satisfaction si glorieuse de triompher. D'ailleurs, comme dans la Coupe des aéroplanes, je semble devoir être l'éternel second. Ces deux réunies m'ont vu sept fois concourir et cinq fois me classer deuxième.

DE COUPE EN COUPE

En 1911, Alfred Leblanc était grand favori de la Coupe courue en Amérique, mais il devait s'arrêter pour aller d'urgence disputer la Coupe Gordon-Bennett d'aviation.

Je courus la Coupe des ballons pour la première fois en 1907. L'Américain Lahm ayant triomphé l'année précédente, année de la création, le départ fut donné en Amérique. Le voyage était long, on ne pensait pas trouver facilement des champions pour essayer d'aller rechercher le trophée, aussi l'Aéro-Club de France décida-t-il d'exiger un droit d'engagement de 5.000 francs pour être sûr que ceux qui s'engageraient, s'il y en avait, n'hésiteraient pas à partir au dernier moment. Seuls, René Gasnier et moi tentions la chance !

C'étaient mes débuts dans une grande épreuve et j'avais tout préparé méticuleusement avec mon regretté ami et second Mix. Nous étions décidés à aller jusqu'au bout et même à nous aventurer au-dessus des forêts vierges, s'il le fallait. Pour cela nous avions fait la longue expérience d'un sextant qui devait nous aider à retrouver notre chemin dans le cas où nous aurions à nous aventurer dans des régions désertes et impraticables. Nous étions en outre armés jusqu'aux dents et emportions des vivres pour plus d'un mois. Précautions utiles qui ne pourraient être considérées comme des Tartarinades que par ceux qui ne connaissent pas ces régions et ignorent les fantaisies des ballons.

Le départ fut donné à Saint-Louis du Missouri, au centre de l'Amérique. Après un voyage sans incident à travers des régions habitées, sauf au-dessus des montagnes Alleghanys que nous traversâmes la seconde nuit, le vent nous poussait vers la région de New-York. Arrêtés par la mer, nous devions atterrir à Herbertoville après un parcours de 1.394 kilomètres 394. Le vainqueur Oskar Erbsloh nous battait de neuf kilomètres. Mais si je n'étais que second, j'avais au moins la joie de rapporter en France le record du monde de durée, ayant tenu l'air pendant 44 heures 3 minutes.

Pour la seconde Coupe Gordon-Bennett, j'avais Delebecque comme second. C'était en 1908. Le départ avait été donné à Berlin et, dès le départ, le vent nous entraînait en plein Est. Nous espérions faire un beau voyage en constatant cette direction, mais elle changeait pendant la nuit et le lendemain matin nous venions repasser à quelques kilomètres de Berlin. Après 38 heures de voyage, nous atterrissions, arrê-

tés par la mer du Nord. Des imprudents ne se rendant pas compte du danger, ni de leur situation, s'aventurèrent la nuit au-dessus de la mer et eurent la chance d'être repêchés dans les passages de l'île d'Héligoland. Le colonel Suisse Schaeck, qui triompha, fut pris au guide-rope par un paquebot en vue des côtes de Norvège.

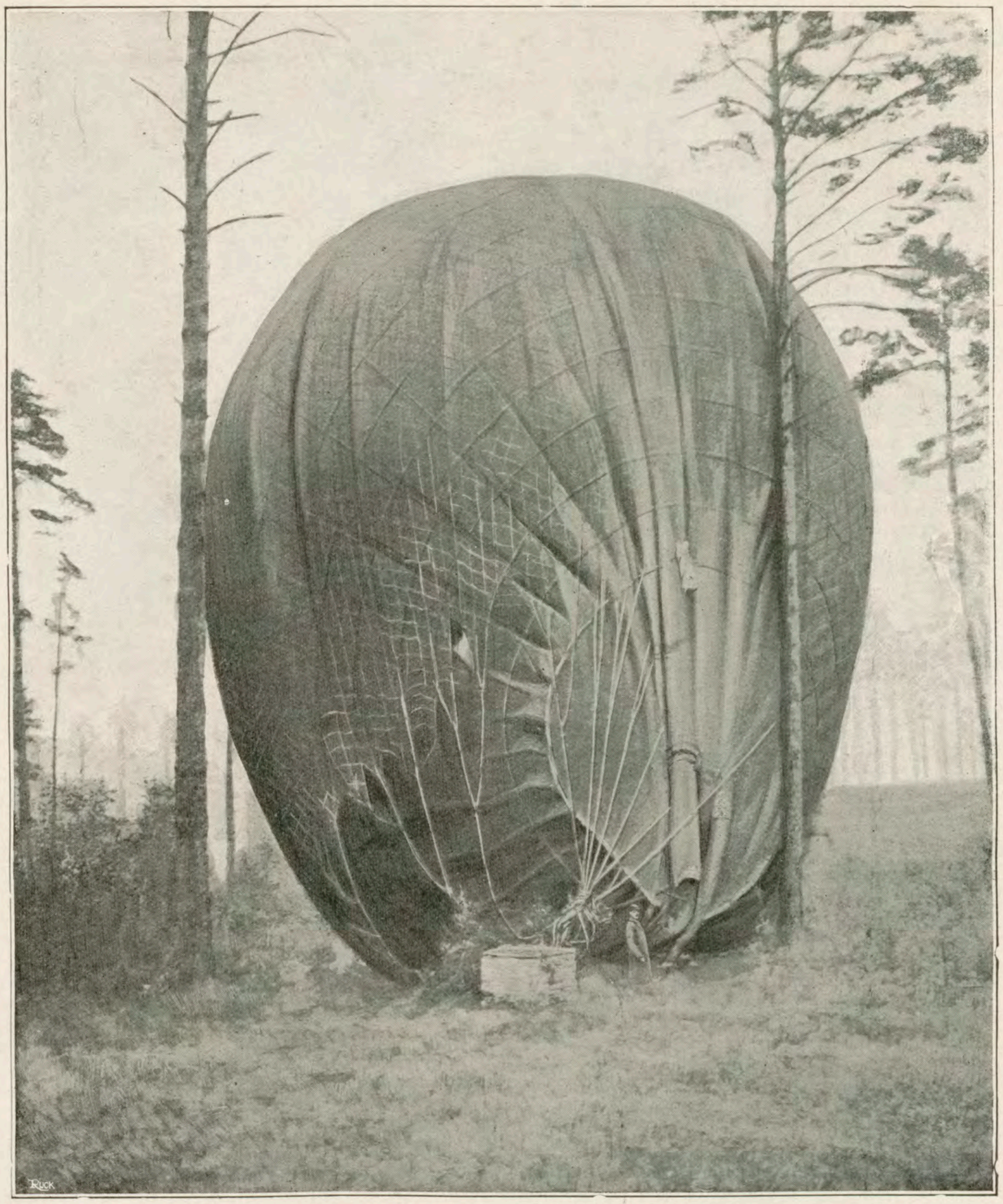
L'année suivante, la Coupe se disputait à Zurich. Là encore, je partis avec Delebecque. Dès le départ, nous fûmes assaillis par une pluie torrentielle qui nous empêcha de tenir plus de dix-neuf heures. Notre atterrissage plutôt accidenté se fit dans les monts Carpathes. Descendant de 6.200 mètres, nous arrivions à terre à bout de lest, de façon quelque peu lugubre, à flanc de montagne, dans une vallée, et nous nous trouvions suspendus dans le vide, cognant à chaque instant contre la paroi de la montagne, notre guide-rop s'étant accroché dans les arbres. Notre ballon était aux trois quarts vide et nous voyions le moment où la nacelle allait se retourner et nous débarquer dans le vide à quelques centaines de mètres au-dessous de nous. Profitant d'un moment où notre panier venait heurter la montagne, nous saisissions quelques branches d'arbre et sortions de notre dangereux logis. Soudain, notre ballon que nous croyions mort et incapable de se relever, avait un dernier soubresaut, en se voyant ainsi délesté. Il s'élevait et, pris par un vent ascendant, se décrochait pour repartir avec tout notre matériel, une partie de nos vêtements et nos vivres, et disparaître bientôt de l'autre côté de la montagne où il fut retrouvé quelques jours plus tard.

Nous étions en pleine montagne, dans un pays perdu, en chaussons, en pantalon court et en manches de chemise, sans faux-col, sans casquette. C'est dans cette tenue sommaire qu'après de multiples péripéties nous débarquions le lendemain matin à Buda-Pest où notre première visite, bien entendu, était pour un magasin de confection afin de compléter notre équipement. J'avoue que notre entrée dans la ville provoqua l'ahurissement des gens du pays qui ne voulaient pas croire que nous étions des aéronautes sérieux, étant donné notre état ! La Coupe m'échappait une nouvelle fois et je devais me contenter de la seconde place derrière Mix, Américain.

L'épreuve suivante devait donc se disputer encore en Amérique. J'y retournai, et cette fois je prenais part aux deux Coupes qui toutes deux se déroulaient Outre-Atlantique. Pour celle d'aviation, je dus abandonner ma chance dans celle des sphériques, les deux départs étant donnés à très peu de jours l'un de l'autre. J'étais pourtant en bonne posture pour les ballons ! Je dus me contenter de la septième place dans cette épreuve et de la seconde dans celle des aéroplanes. On se souvient qu'étant premier de loin, j'avais une panne à quatre kilomètres de l'arrivée et devais abandonner, bien heureux de ne pas me tuer. A ce moment, je regrettais de n'avoir pas persévéré dans la course des ballons !

Revenons donc à cette coupe qui se disputait à six jours de celle d'aviation. La première était organisée à Saint-Louis, l'autre à New-York. Je n'avais d'espoir que si, comme pour la précédente Coupe disputée en Amérique, le vent nous conduisait du côté de New-York. Mais au contraire, il nous poussait vers le Nord, dans les régions canadiennes. De Mumm était mon second. Comme autre pilote français, il y avait le regretté Jacques Faure qui devait mourir quelques jours plus tard dans ces régions canadiennes où nous avions atterri.

La première nuit, nous étions entraînés sur le lac Michigan, aussi grand qu'une mer. Pendant neuf heures, nous restions sans apercevoir la terre. Nous aurions eu 1.500 kilomètres de traversée si nous avions été poussés du sud au nord. Le lendemain, nous passions au-dessus de la province du Michigan et, à 11 heures, la seconde nuit, nous abordions le lac Huron. Sans hésiter, malgré notre lest, qui commençait à s'épuiser, nous traversions cette seconde mer. Le vent nous poussait alors plein nord vers la baie d'Hudson. Si nous avions continué, nous aurions été obligés d'atterrir dans des régions inhabitées et il nous aurait fallu plusieurs semaines pour revenir, à condition que nous ne fassions pas de rencontres désastreuses en cours de route. Nous décidions alors de nous arrêter à la dernière ligne de chemin de fer qui était celle du Transcanadien Pacifique. Deux cents kilomètres de forêts vierges nous en séparaient.



LE VAINQUEUR DE LA COUPE DE 1909

L'atterrissage du sphérique du regretté sportsman américain Edgar Mix, qui remporta la victoire dans la Coupe de 1909, se rendant de Zurich à Oskolenka, près de Varsovie, soit 1,100 kilomètres.

Nous serions certainement passés au-dessus de la voie libératrice sans nous en apercevoir, si nous n'avions pas eu la chance d'apercevoir vers 5 heures du matin un train qui passait justement lorsque nous arrivions. Il faisait encore nuit et sans hésiter je m'accrochais à la soupape. Nous atterrissions en pleine forêt vierge à 5 kilomètres environ au-delà de la ligne.

A TRAVERS LES FORÊTS VIERGES

Au petit jour, nous nous mettions en route, espérant retrouver la voie ferrée aisément en nous dirigeant à la boussole, mais ce n'est qu'au bout de 10 heures seulement que nous arrivions à nos fins après maintes péripéties et après nous être frayés un passage à coups de hache à travers les lianes. Tels le petit Poucet, nous marquions notre chemin en déchirant nos mouchoirs. Nous accrochions les morceaux aux arbres et après avoir traversé plusieurs rivières, contourné des lacs, nous retrouvions enfin la ligne libératrice.

Là, nouvelles peines, les gares étant très espacées. Etions-nous près ou loin? Dans quel sens nous diriger? Nous décidions alors d'aller chacun d'un côté. Le premier qui apercevrait une station tirerait des coups de revolver pour prévenir le second. J'avais un drapeau que le posais en travers de la voie pour faire arrêter le train au cas où il en arriverait un. Au bout d'une demi-heure, j'entendais un coup de revolver : j'accourais, De Mumm avait trouvé la gare de Povamasing. Le lendemain, après nous être reposés dans une cahute à demi sauvage avec des ouvriers de la voie, arrivaient les 50 hommes que nous avions demandés à Nipissing, ville située à 50 kilomètres de là. Nous allions chercher notre matériel, grâce aux repères que nous avions laissés, nous retrouvions notre ballon au bout de 5 heures. A la nuit nous étions de retour avec tout notre bagage que je ne pensais jamais pouvoir ramener. Le lendemain, nous re-

partions pour Québec et continuions jusqu'à New-York où j'arrivais juste à temps pour courir la Coupe d'aviation.

Le gagnant Hawley, plus heureux que nous, avait été entraîné vers des contrées plus civilisées. Et pourtant il lui fallut six jours pour donner de ses nouvelles. Il conservait la Coupe à l'Amérique.

Je ne courais pas en 1911, étant obligé de rester en France pour l'organisation des divers circuits que disputaient les pilotes de la maison Blériot, et prenant part à la Coupe Gordon-Bennet d'aviation.

L'année dernière, j'étais à nouveau en ligne, à Stuttgard cette fois. J'étais secondé par Welby Jourdan. Le temps était calme et nous pensions que l'épreuve se terminerait à quelques kilomètres seulement du départ. Au bout de 18 heures, nous n'avions fait que 300 kilomètres et il ne nous restait plus que trois sacs de lest. Nous pensions en avoir fini. Partis d'abord à l'Est, nous rencontrions soudain un courant qui nous amenait rapidement en plein Nord. Vers minuit, craignant d'être entraînés sur la Baltique, nous montions, essayant de trouver un autre courant.

A 700 mètres, nous nous apercevions que nous déviions à l'Est. Nous réussissions cependant à nous maintenir en l'air jusqu'à 1 heure de l'après-midi le lendemain. Une tempête de neige nous abattait alors et nous atterrissions, après 45 heures de voyage, en pleine forêt, à une vitesse de plus de 110 kilomètres à l'heure. Nous étions à Pouga, à plus de 2.000 kilomètres de notre point de départ, ayant battu le record de distance de notre ami Emile Dubonnet.

Il nous était impossible de nous faire comprendre des bûcherons que nous rencontrions dans la forêt et enfin, après 28 heures de troïka à travers les steppes, nous arrivions à la gare de Kalouga qui nous permettait d'atteindre Moscou quelques heures après. Là, nous rencontrions nos collègues Bienaimé et Rumpelmayer qui avaient été plus loin que nous et ramenaient enfin la Coupe en France, battant notre record.

J'avais bien l'intention cette année de prendre quelque repos et de laisser mon ami Emile Dubonnet défendre les chances de la France avec Bienaimé et Rumpelmayer, mais ma victoire dans le Grand Prix de l'Aéro-Club m'engagea à continuer à participer à la fameuse Coupe pour laquelle je dépensai tant d'efforts et qui, chaque fois, prit un malin plaisir, alors que je croyais vaincre, à me faire battre de quelques kilomètres par l'un de mes adversaires.

Je suis heureux d'avoir comme second Emile Dubonnet, ex-recordman du monde, qui lui aussi est un fidèle de la locomotion aérienne et qui n'a pas hésité une seconde à m'accompagner. J'espère que cette fois, avec les équipes tel qu'elles sont composées, la France gagnera encore. En ce qui nous concerne nous nous y emploierons de tout notre cœur. Dieu veuille que d'éternel second, je devienne enfin premier, mais vraiment je n'ose y compter !

ALFRED LEBLANC.

II. — DU SEAU A LA COUPE

Par Maurice BIENAIMÉ

Vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett de 1912.

Mes souvenirs de Coupes Gordon-Bennett ? Les meilleurs sont certainement ceux qui se rattachent à la dernière, celle où, avec René Rumpelmayer, je triomphai, battant le record du monde de distance, mis à mal depuis par le même René Rumpelmayer qui, demain, après avoir été mon si brillant collaborateur en tant de circonstances, sera mon adversaire acharné, quoique étant toujours mon ami.

Je courus la grande épreuve internationale en 1909. J'étais alors aidé par Jean de Francia, également mon rival de demain. Ce que fut cette course ? Une lutte âpre, longue et déprimante contre l'horrible et écœurante pluie qui, depuis le départ de Zurich, ne cessa de gêner notre marche au fil du vent. Malgré nos vêtements caoutchoutés, nous étions trempés jusqu'aux os. J'avais eu l'idée d'emporter un seau en fer pour faire le ménage à bord. Il nous servit plus que je ne saurais dire, et après avoir fait sourire mes concurrents avec cet ustensile, j'en compris l'intérêt. Je l'avais placé sous l'appendice d'où tombait une véritable source. Or, nous dûmes le vider dix-sept fois! C'est dire combien le voyage manquait de charme, Nos deux statoscopes, moins heureux que nous, furent mis hors d'usage. Enfin, comble des combles, nous fûmes assaillis par des tourbillons de neige fondue et même à 4.000 mètres nous ne pûmes apercevoir la moindre tache bleue dans le ciel. La descente à Neustadt (Silésie), fut normale, quoique dans un terrain accidenté, et cette fois je ne pus boire à la Coupe que tant de pluie aurait fait déborder!

C'était notre regretté camarade Mix qui triomphait devant Alfred Leblanc.

Je recourais la Coupe en 1912 et, cette fois, j'avais la joie, la grande joie de gagner. Le départ était donné à Stuttgard. Le vent presque nul nous permettait de surplomber pendant une demi-heure le parc aéronautique. C'était peu encourageant! Rumpelmayer et moi étions inquiets. J'étudiais une carte météorologique indiquant les dépressions. En prenant de l'altitude, nous espérions être emportés vers l'Est. J'égrenais l'un de nos 29 sacs de lest, nous montions à 1.200 mètres et trouvions un courant Sud-Ouest-Nord-Est. La première nuit fut magnifique. Après seize heures de voyage, nous passions sur Dresde, à 25 kilomètres à l'heure. Le soleil nous fit augmenter notre altitude. A 3.000 mètres, l'équilibre était obtenu. Là, nous allions Est-Nord-Est. Au coucher du soleil, nous descendions et guideropions un instant pour reconnaître le pays.

Nous interrogeons les paysans en allemand : ils ne comprennent pas. Nous devons être en Pologne Russe. Nous remontons à 2.000 mètres pour la seconde nuit. Vers 10 heures, nous apercevons les feux de Varsovie. La vitesse était maintenant très grande, mais quel froid ! — 12°. A 4 heures du matin, de gros nuages nous rattrapent et une forte pluie nous fouette. Plus que cinq sacs de lest! C'est alors la lutte angoissante pour n'atterrir qu'au dernier moment. Tout ce qui nous tombe sous la main est lancé par-dessus bord : cône, ancre, bâches, bouteilles, provisions, etc... Nous enfermons dans la soute nos pardessus, un revolver, notre seule arme, et une boîte de conserves. Puis, nous descendons la soute sous la nacelle pour adoucir le choc a l'atterrissage que nous prévoyons rude. Voici une tempête de neige, un vent formidable : impossible de nous équilibrer, mais peu importe, nous tenons encore jusqu'à l'après-midi.

A 1 heure 30 plus de lest, et nous sommes à 3.000 mètres! Il faut descendre : le choc est dur, très dur. J'avais tiré le panneau de déchirure à 10 mètres du sol, mais, emporté par la tourmente, le ballon traverse une prairie en remorquant la soute qui bondit derrière nous Il passe une rivière gelée, une autre prairie, une seconde rivière gelée et s'éventre enfin sur un rideau d'arbres, tout près de la dernière berge. Nous avons traîné pendant 800 mètres. Rumpelmayer avait une épaule luxee. Et voilà : tant pis pour l'incident de l'atterrissage, car nous avions gagné et battu le record du monde de distance.

Je suis fier et heureux en repensant à ces moments si doux, et je désire ardemment que la Coupe Gordon-Bennett 1913 me soit aussi favorable que celle de 1912, mais je n'ose y compter, tant ces compétitions sont dures et tributaires de la chance. De plus, le lot des concurrents est composé des plus remarquables aéronautes du monde entier. La France est bien représentée, c'est l'essentiel, et dans de semblables luttes, l'intérêt personnel doit disparaître devant l'esprit d'équipe qu'on ne peut hélas! pratiquer comme on le voudrait.

Le sphérique est toujours pour moi le roi des sports, quoique je vienne de lui faire des infidélités en allant passer mon brevet de pilote d'aéroplane à l'excellente école Caudron du Crotoy, mais j'espère que ma grosse bulle gazeuse ne m'en voudra pas et acceptera de m'être encore favorable!

MAURICE BIENAIMÉ.

III. — UN SPHÉRIQUE FUSILLÉ

Par René RUMPELMAYER

Recordman du monde de la distance.

Les grandes épreuves de sphériques demandent comme tous les autres sports beaucoup d'entraînement et plus que les autres sports une longue étude des problèmes atmosphériques si complexes.

Cet entraînement comme ces études ne s'acquièrent qu'en montant beaucoup « dans les nuages » et en passant de nombreuses heures sur des traités aéronautiques ou aux côtés de savants météorologistes.

Une épreuve internationale comme la Coupe Gordon-Bennett que nous allons avoir l'honneur de défendre à nouveau demain ou bien un record du monde de distance, prennent facilement six mois d'études et de pensées, et les milliers de spectateurs qui voient ces jours-là s'envoler si simplement ces globes énormes et gracieux, ne se doutent pas de la longue préparation qu'a coûtée aux pilotes la mise au point de l'expédition.

Prenez la liste des 21 concurrents et de leurs aides des sept grandes nations qui vont se mesurer pour ce trophée international, vous y verrez les noms des plus redoutables pilotes du monde et l'honneur de se trouver à leur côté pour, respectueusement, défendre les couleurs de son pays, exigent de celui qui a été choisi l'effort considérable qui ne s'acquiert qu'en travaillant.

Je suis certain et je le dis hautement, puisqu'il y a plus d'un an de cela, que c'est à cette tactique que Maurice Bienaimé et moi devons d'avoir ramené pour la première fois, après sept ans de lutte, la Coupe à la France ; pendant presque toute l'année qui précéda cette victoire, pour laquelle notre équipe devait être désignée, il ne se passa pas de semaine que nous ne consacrâmes quelques heures à la « Coupe ».

Je me féliciterai toujours, pour la première fois que j'étais appelé à collaborer, d'avoir aidé Bienaimé à ramener ce trophée à la France, et je le remercie sincèrement encore de m'avoir appelé à ses côtés dans la nacelle du glorieux *Picardie*.

L'année passée, ce fut donc en Allemagne que nous étions convoqués pour le départ de la Coupe qui fut pris à Stuttgard. On sait comment elle fut parfaitement organisée, comment nous fûmes bien reçus et comment nous enlevâmes aux Allemands, la célèbre « Coupe ».

Alfred Leblanc dans *L'Ile de France* n'était-il d'ailleurs pas bon deuxième, prêt à nous doubler en cas de défaillance? Le *Picardie* dans cette randonnée célèbre obéit si bien aux efforts de ses pilotes qu'il battit copieusement le record du monde de la distance en allant atterrir à *Ribnoje*, près de *Riasan*, en Russie.

Ce sont là des minutes d'émotion qui marquent dans la vie des hommes de l'air ; et quand le résultat vous parvient quelques jours après l'atterrissage dans la petite localité où, harassé et quelquefois blessé, vous reposez votre corps fatigué, quand le télégramme vous apporte la nouvelle que vous avez battu les énergiques champions de tous les pays en les semant dans l'espace, vos yeux se mouillent facilement...

J'ai connu ces moments-là, comme j'ai connu dans la nacelle des minutes d'angoisses indescriptibles. J'ai d'autres souvenirs où ma volonté de vaincre a connu également le succès et puisque vous me le demandez, j'ai

LA DERNIÈRE COUPE

La Coupe Gordon-Bennett de 1912 fut remportée par Maurice Bienaimé, pilote, et René Rumpelmayer, aide, qui partis de Stuttgard atterrissaient à Riasan (Russie), battant en même temps le record de distance par un voyage de 2,200 kilomètres.

un grand faible pour ce record mondial de distance que j'établis les 19, 20 et 21 mars dernier en compagnie de l'éminente pilote Marie Goldschmidt, qui me seconda admirablement dans ce vol de 2.420 km., battant ainsi le propre record établi par Bienaimé et moi au cours de la précédente Coupe Gordon-Bennett, par plus de 200 kilomètres.

Je suis heureux d'avoir désiré battre ce record, de l'avoir préparé, de m'être enlevé *une seule fois* à bord de la *Stella* et de l'avoir établi ainsi que je l'avais prévu ; cela par une situation atmosphérique des plus propices.

Malgré la vive fusillade dont nous fûmes les victimes et qui faillit faire tourner au tragique cette course au record, la *Stella* transpercée de vingt balles de fusils autrichiens, perdant son gaz tout comme on perd son sang, la *Stella* agonisante vint rendre le dernier souffle à Voltshy Jar, ayant fait claquer jusqu'au bout nos trois couleurs et ayant inscrit au livre d'or des étoiles la plus longue randonnée aérienne du monde.

Et maintenant à la grande, à l'émotionnante épreuve du 12 octobre! Les Parisiens assisteront aux Tuileries à la plus importante manifestation aérostatique de l'année, à la Coupe Gordon Bennett, à celle qui demande aux pilotes qui ont le périlleux honneur de la disputer le maximum de leur courage, de leur science et de leur abnégation.

Elle ne doit pas nous échapper. Maurice Bienaimé, est là bon premier sur les rangs et je souhaite de tout mon cœur à ce cher et vaillant ami, à l'admirable pilote qu'il est de renouveler son triomphe de l'année passée... quoiqu'il ne soit plus avec moi !

Puis vient Alfred Leblanc: peut-être d'éternel second passera-t-il bon premier, je l'espère aussi pour lui. Il le mérite, étant donnés ses efforts répétés et ses courses admirables.

Quant à moi, qu'un titre dont je m'honore beaucoup a qualifié pour être le troisième représentant de la France, je vous assure qu'après mes deux célèbres compagnons, je veux être digne d'eux et tout près dans leur sillon.

RENÉ RUMPELMAYER.

IV. — UN BALLON ÉCLATE A MILLE MÈTRES

par Emile DUBONNET

Second d'Alfred LEBLANC

Ce sera, demain, la quatrième fois que je participerai à la fameuse épreuve tant comme pilote que comme aide. La première fois remonte à 1905. Le départ était donné à Berlin. J'étais l'aide de mon regretté ami Jacques Faure. J'étais alors, pour ainsi dire, débutant dans les choses de l'air et il fallait tout le charme du sphérique pour que je n'y renonce pas immédiatement. Vous allez voir pourquoi!

Nous venions de partir. Nous voguions à 500 ou 600 mètres de hauteur, lorsque nous eûmes, Faure et moi, la vue la plus terrifiante qu'il soit donné d'avoir à un aéronaute : en effet, parvenu à environ 1.000 mètres d'altitude, le ballon américain *Conqueror* éclatait et tombait comme une masse : nous vîmes alors ce spectacle inouï de deux hommes jetant tout leur lest par dessus bord et l'enveloppe entière du ballon étant poussée par la pression formidable de l'air dans le haut du filet du sphérique, ralentissant soudain sa descente et formant parachute. Les deux pilotes arrivaient sains et saufs sur le toit d'une maison : ouf! Mais quelle émotion!

La course elle-même fut contrariée par la direction du vent. Après trente-six heures, nous fûmes contraints d'atterrir au bord de la mer du Nord, alors que nous avions encore tout notre lest. Nous étions troisièmes du classement et premiers de l'équipe française.

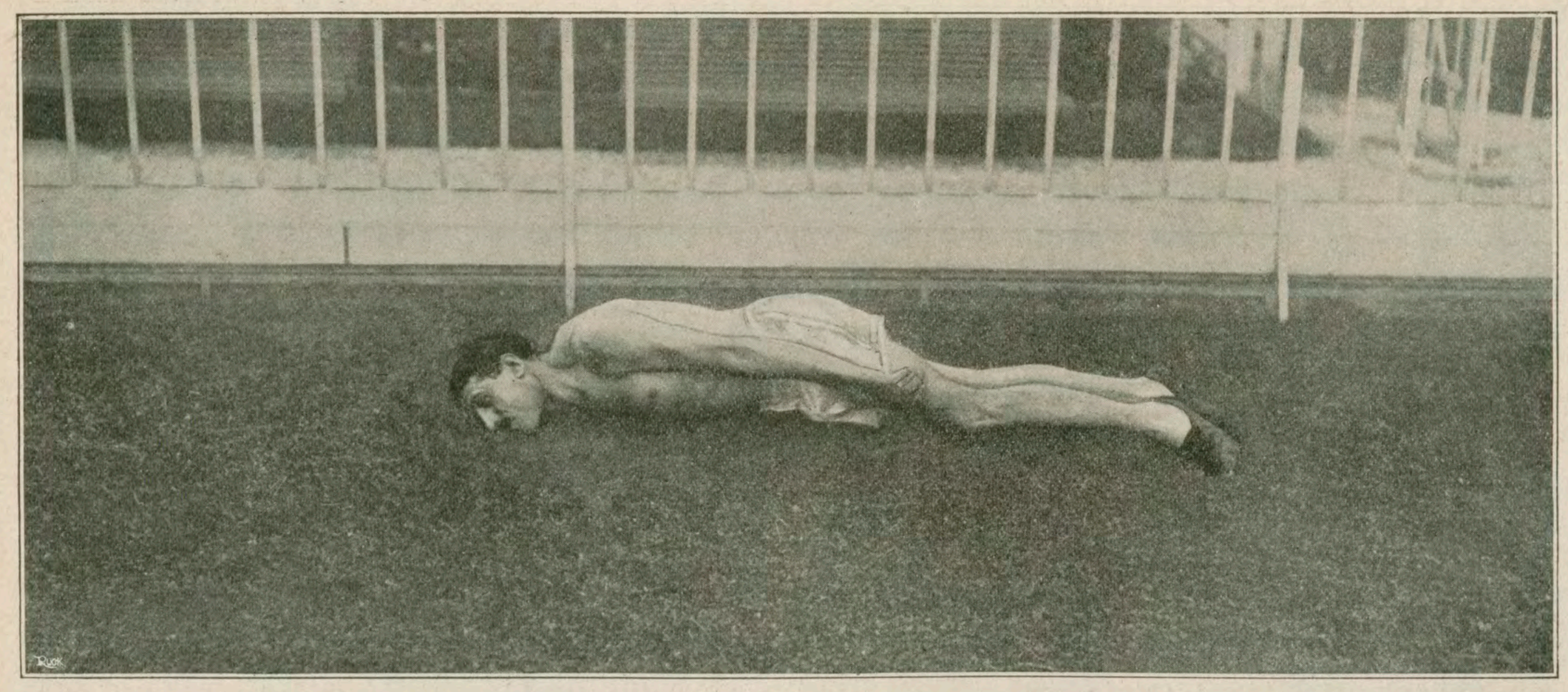
La seconde fois que je concourus, ce fut l'année suivante à Zurich. Là, rien de remarquable à signaler, si ce n'est le temps peu propice et la grande altitude (9.000 mètres) que nous atteignîmes. J'étais pilote cette fois et j'avais Dupont comme second.

Je disputai ma troisième Coupe, il y a deux ans, à Kansas-City (Amérique). Je m'étais spécialement préparé et m'étais fait établir un ballon tout soie extrêmement léger. Je partais confiant et surtout décidé à en mettre terriblement.

Dès le départ, pluie torrentielle! Pendant vingt-neuf heures, Dupont et moi restions dans ce déluge sans apercevoir un seul instant la terre. C'est ce qui nous perdit! Pendant que nous voguions entre deux eaux, le vent changea et nous ramena en arrière. Je perdis donc la Coupe, quoique étant resté en l'air douze heures de plus que tous les autres concurrents, et même après être allé plus loin qu'eux à un certain moment, comme le prouvèrent les envois de route que nous jetions de temps à autre.

Quelle sera ma quatrième Coupe? Je pars avec le meilleur pilote, je ferai de mon mieux pour le seconder, c'est tout ce que je puis dire. Trop heureux si je collabore à une victoire qui lui est due et qui serait si bien accueillie en France.

EMILE DUBONNET.



L'AUTO-MASSAGE DE BOUIN

Jean Bouin qui considère que l'entraînement de l'homme doit se rapprocher exactement de celui du cheval, pratique le bain de sable et l'auto-massage dans l'herbe. Après un effort quelconque, il s'étend sur le gazon, les bras le long du corps, et avance en ne se servant que de la cage thoracique pour l'aider à se mouvoir. C'est un merveilleux exercice pour remettre les muscles en état.

L'ÉCOLE DU CHAMPION

PAR JEAN BOUIN

Je suis Marseillais, personne ne l'ignore.

Jusqu'à l'âge de 15 ans je n'eus rien de ce qu'on appelle un athlète. En 1903, étant élève à l'école d'Industrie, car je voulais être mécanicien de marine, on courut à Marseille le Marathon de l' « Echo Sportif ». Le succès de cette épreuve fut énorme : les acclamations du public, cette foule enthousiaste, me conquirent d'emblée à la course à pied. Et quelques jours plus tard, avec quelques camarades de classe, enthousiastes comme moi, nous fondions l' « Athlétic-Club de l'Ecole d'Industrie », au grand scandale de nos professeurs qui firent pleuvoir sur nos têtes quelques pensums indignés.

Mais c'est dans la persécution que la foi s'affermit. Rien ne put nous empêcher d'aller tous les jeudis sur le champ de Mars, aujourd'hui transformé en jardin public, pour nous livrer à nos jeux sportifs.

Et c'est sur une piste cavalière où les bleus venaient s'exercer aux douceurs du « tape cul » que je devins coureur à pied.

Un jeudi après-midi, un coureur du Phocée-Club, un maître pour nous, vint s'entraîner en notre compagnie. Sur l'heure, nous décidâmes d'improviser une course et à la grande joie de mes amis j'enfonçai le champion du Phocée! Mes camarades en firent des cabrioles de joie. Le lendemain, à l'école, j'étais sacré grand homme...

Notre Club n'étant pas affilié à l'Union, je fis des débuts officiels sous les couleurs du Phocée Club, le 28 février 1904, dans un cross country que je gagnai en triomphant d'une soixantaine de concurrents.

A partir de ce moment, je pris part à de nombreuses épreuves à Marseille et dans la région. Mon premier national me plaça quatrième sur un lot de deux cent quatre vingts partants. Ce premier grand succès, bien que passant inaperçu, me permit quelques espoirs pour l'avenir et quelques années plus tard, là où je m'étais placé quatrième, je me plaçai premier en battant Jacques Keyser de 800 mètres.

Quelques jours plus tard, désigné pour représenter la France à Derby (Angleterre), dans le cross-country des Cinq Nations je me fis battre d'un mètre par l'Anglais A.-E. Wood. Cette défaite fut pour moi mieux qu'une victoire, toute la presse anglaise me désignant comme le « vainqueur moral ». Cet hommage était justifié par ce fait que, pendant la course, j'avais secouru un Anglais qui avait fait une chute en sautant un obstacle. Mon geste fut apprécié en Angleterre s'il ne le fut pas en France.

Ce demi-succès pourtant ne me donna pas encore confiance. Il fallut que je triomphasse deux fois de ce même Wood pour me faire prendre au sérieux par moi-même, et j'en avais besoin.

LE CATCH AS CATCH CAN

Jean Bouin est un adepte de tous les sports en plein air qui, selon lui, ne peuvent qu'augmenter la puissance physique.

Dès lors, les victoires, devenues faciles, se succèdent. En 1909 j'élève le record de l'heure à 18 kil. 267, en 1910 je gagne mon premier international (Cinq Nations) à Newport (Galles), devant l'Anglais Baldwin et l'Ecossais Wallach.

Quelques mois plus tard, malgré l'hostilité d'une certaine presse, je cours à Marseille un match contre Bouchard, le champion professionnel et le bats, élevant du même coup mon record à 18 k 1.600. Devant cette performance, la presse entière s'inclina. Les mêmes journaux qui, la veille, doutaient de moi me couvrirent de fleurs.

JE DEVIENS RECORDMAN DU MONDE

Voulant mettre à profit mes excellentes conditions, je m'attaquais au record du monde de la demi-heure, détenu depuis 1863 par l'Anglais White avec 9 kil. 712. La tentative se fit sur la piste de Colombes en présence des officiels parisiens. Je couvrais 9 kim. 721 et, du fait, devenais recordman du monde.

En mars 1912 je remportais à nouveau le championnat de France, triomphais à Edimbourg et pour la seconde fois dans le cross-country des Cinq Nations.

Mon épreuve des Jeux Olympiques de Stockholm est trop récente pour que je m'y étende. J'y fus battu par le Finlandais Hannes Kolehmainen d'une poitrine ! Je télégraphiai à mes amis de France : « Battu d'une poitrine, content quand même, temps 14 minutes 36 secondes ».

Pour les connaisseurs, ce chiffre en disait long. Il fallait en effet se représenter que ce temps donnait une moyenne de 21 kilo-

UN PEU DE FOOTING

Avant tout entraînement, Jean Bouin commence à faire du footing et se rend à sa piste en pratiquant la marche accélérée.

LE LANCEMENT DU POIDS

Quoique ne le pratiquant pas en épreuves publiques, Jean Bouin est un très remarquable lanceur de poids et de disque.

mètres à l'heure soutenue pendant 5.000 mètres. Si l'on envisage, de plus, que j'avais assuré le train pendant toute la course on peut qualifier cette défaite comme une victoire.

En 1913, je fis une très mauvaise course dans le « Lemonnier ». Je devais même, quelques jours plus tard, m'abstenir de défendre mon titre dans le cross-country national. J'étais malade : une vieille bronchite contractée au cours des manœuvres alpines lorsque j'étais soldat. Je dus m'astreindre à un traitement énergique. La chose, cependant, ne parut pas possible à certains qui n'hésitèrent pas dans leurs journaux à déclarer que « j'étais fini » ou que « j'avais peur de recontrer mes adversaires ». Trois semaines ne s'étaient pas écoulées que, complètement remis, je me présentais dans le cross des Cinq Nations pour y défendre mon titre et la France.

J'y fus vainqueur pour la troisième fois et avec une avance imposante.

C'était la meilleure réponse que je pouvais faire aux ironies que m'avaient décochées les quelques incompétences les plus notoires de la presse sportive. Quel contraste avec la presse anglaise qui, elle, n'avait pas hésité à me garder sa confiance !

Je ne cache pas que ces petites attaques m'avaient un peu dégoûté du monde sportif. Je pensai un instant à me retirer. Mais je voulais essayer le record de l'heure.

Je partis donc pour Stockholm dont la piste et le climat me semblaient particulièrement propices. Je n'ignorais pas combien était incertaine la tentative : le record de l'heure était demeuré imbattable depuis l'exploit de Watkins en 1899. Mais j'étais bien résolu à essayer. On sait comment je réussis à parcourir dans l'heure 19 k l. 21 m. 90 cent., le record de Watkins étant de 18 kil. 878 et celui de Shrubb, pour les amateurs, de 18 kil. 741.

En résumé, j'ai pris part à 207 courses et j'en ai gagné, 181.

Il faudrait un gros volume pour expliquer ma méthode d'entraînement. Je puis pourtant la résumer en quelques formules. Tous mes essais préparatoires sont effectués toujours en *dedans de l'effort*, c'est à-dire que je ne force jamais mes muscles ni mes poumons. Je ne cherche jamais à l'entraînement à couvrir la distance totale et mon chronomètre est mon seul conseiller.

Je suis partisan absolu de la pratique *de tous les sports* pour arriver à exceller dans un. Mon régime n'a rien de très spécial : ni tabac, ni alcool, ni café et une légère préférence pour la nourriture végétarienne.

LE RECORD DE LA DEMI-HEURE

Entraîné par Bouchard et plusieurs champions amateurs, le recordman du monde de l'heure battit le record du monde de la demi-heure, couvrant 9 kil. 721, le 16 novembre 1911. Ancien record : 9 kil. 712, par White, en 1863.

Ma victoire la plus difficile fut ma tentative pour le record de la demi-heure que je ne battis que de neuf mètres. J'eus à lutter non seulement contre la montre, mais aussi contre des conditions atmosphériques particulièrement défavorables.

J'entends par athlète parfait, non pas l'homme aux biceps anormalement développés tels qu'on les trouve d'ordinaire dans les salles de gymnastique, ou dans les instituts de culture physique, mais l'homme aux muscles allongés, légers et harmonieux, tel que le représente la statuaire antique. Je formulerai ainsi ma compréhension de l'athlète : l'homme qui peut se livrer avec succès à la pratique de tous les sports.

De Stockholm et de la Suède, je rapporte le souvenir d'un pays où le sport athlétique n'est pas considéré comme un luxe, mais comme une nécessité, une chose indispensable à l'homme. De même que l'on cultive un jardin, le Suédois cultive ses muscles. J'admire profondément cette nation qui, avec six millions d'habitants, a atteint en sports athlétiques des résultats merveilleux.

Et maintenant, voici mon opinion sur les futures Olympiades.

Si nous voulons, je ne dis pas triompher, mais nous octroyer une place honorable dans cette lutte prochaine, il nous faut faire table rase de tous les vieux règlements établis par les pontifes sportifs ; car ces règlements, il faut qu'on le sache bien. empêchent le développement du sport athlétique. De nouveaux règlements basés sur notre tempérament et où il sera tenu compte de nos qualités comme de nos défauts les remplaceront. Il faut que le comité de l'U. S. F. S. A. où triomphent actuellement et la routine et l'incompétence, devienne un comité divisé en deux moyens d'action : l'un administratif, l'autre sportif ; les deux se complètent, mais les deux sont absolument nécessaires.

A l'exemple de l'Angleterre, organisons des épreuves que nous doterons de prix importants ; organisons des meetings et attirons-y les « étoiles » des différents sports dont les démonstrations seront pour nos futurs athlètes la meilleure des leçons. C'est cela même que je demandais au lendemain de Stockholm ; et il me faut hélas ! reconnaître que si mes conseils n'ont pas été écoutés en France, l'Allemagne en a tiré profit ; elle en a fait la base de son programme de développement sportif.

On jugera du résultat à Berlin, en 1916.

JEAN BOUIN.

LA SITUATION ACTUELLE DE L'AUTOMOBILE

Tel sera le sujet de notre prochain numéro double que nous avons fixé au 18 octobre, afin que sa publication concorde avec l'ouverture du Salon de l'Automobile.

Ce numéro remportera, nous l'espérons, le même succès que ceux qui l'ont précédé et dont nos lecteurs se souviennent : l'*Education Physique, l'Entraînement dans tous les Sports*, les *Grands Prix Hippique et Automobile*, le *Tour de France* et *Où en sommes-nous ? Où allons-nous ?* (sur l'aviation).

Nous aborderons maintenant la question de la *Situation actuelle de l'automobile et son avenir.* Selon notre habitude, nous avons demandé la collaboration de toutes les compétences et de tous les Champions et nos lecteurs pourront ainsi profiter des conseils que leur a dictés une longue expérience.

Parmi les nombreuses études que comporte ce numéro double à 1 franc, citons :

Qu'est-ce qui fait progresser le mieux l'automobile ? La course ou le Salon ? enquête auprès de MM. de Zuylen, de Dion, de Knyff, Brasier, Delage, Guillelmont, Charron, Kœchlin, Lacoste, Kapferer, etc...

Peut-on perfectionner l'automobile actuelle, par Georges Prade.

Déjà 17 ans ! Le salon de 1896 !, par Paul Meyan.

Que demander à la voiture de tourisme ? par Georges Boillot.

La question du carburant, par le commandant Cabanes.

Vous avez une panne ? Comment la réparer ! par Bablot.

L'automobile de M. Tout-le-Monde, par H. Mirguet, etc.

Bien entendu, aucune des actualités de la semaine, ne sera négligée dans ce numéro.

LE GRAND CONCOURS DE LA VIE AU GRAND AIR

Huit jours après ce numéro, le 25 octobre, la *Vie au Grand Air* publiera le règlement du grand concours qu'elle ouvre auprès de ses lecteurs. Le trophée de ce concours, doté de *20.000 francs* de prix sera

UNE AUTOMOBILE

Le sujet est simple et attrayant :

Quel champion auriez-vous souhaité d'être ?

Nul doute qu'il n'intéresse infiniment notre clientèle qui, en s'amusant, pourra gagner une automobile, une motocyclette, une bicyclette, un appareil photographique, etc... etc...

Pour permettre à tous de se rendre compte de la facilité du réglement et de l'intérêt présenté par la *Vie au Grand Air*, nous avons décidé de baisser le prix de vente du numéro du *25 octobre* qui sera vendu exceptionnellement

25 CENTIMES

et contiendra des articles dûs aux plus fameux champions, aux meilleurs écrivains sportifs.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions aujourd'hui en hors-texte le portrait du fameux aviateur Roland Garros, qui vient de traverser la Méditerranée en aéroplane, ajoutant ainsi un nouveau fleuron à sa couronne.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Les suiveurs

Il y a dans l'humanité un instinct prodigieux d'imitation. Vous vous rappelez l'histoire des moutons de Panurge se précipitant à la file dans l'eau. Sans remonter jusqu'à Rabelais, et pour passer des moutons à l'homme, on peut citer la guérite où une douzaine de factionnaires se donnèrent successivement la mort, le pont fatal des Buttes-Chaumont qui attirait les victimes...

En aviation, toute comparaison gardée, voilà qu'il en est de même. Pégoud n'a pas plutôt réussi à boucler sa boucle que les imitateurs surgissent.

Garros n'a pas plutôt traversé la Méditerranée que Grahame White nous informe de sa ferme intention de traverser l'Atlantique.

J'ai peur que tous ces intrépides « suiveurs » ne s'aperçoivent un jour que les précurseurs se sont, par avance, réservés toute la gloire et ne leur laissent guère que le péril. Que demain cinq, six, dix aviateurs réussissent, eux aussi, le looping the loop, la gloire restera à Pégoud, et je ne vois guère pour eux que la possibilité de nous fournir comme démonstration nouvelle celle qu'on peut rater, j'allais écrire louper, le fameux looping lui-même.

Grahame White nous paraît également avoir le tort de confondre l'acte de courage et de foi, de foi sublime en son appareil, en son moteur et en lui-même, qu'accomplit Garros, en traversant la Méditerranée, avec la création d'un appareil nouveau, encore inexistant, pour accomplir, au-dessus de l'Océan, un vol plus long qu'on n'a pu en accomplir sur terre.

On a beau être adroit tireur, il est bien difficile de mettre une balle dans une cible placée à trois mille mètres, quand on a un fusil qui ne porte pas à deux mille. L'adresse n'est plus rien. Or, sur terre, comme sur mer, et sur mer plus encore que sur terre, l'aéroplane actuel ne « porte pas » encore en Amérique. Rien ne sert de bien viser.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Le salon de demain.

Que verrons-nous au Grand Palais?

Dans quelques jours le Salon de 1913 va ouvrir ses portes en avance de deux mois sur les années précédentes. Il précédera donc l'exposition anglaise de l'Olympia et, de ce fait, nos constructeurs comptent reprendre la suprématie sur le marché mondial. J'avoue ne pas bien voir le bénéfice que l'on peut retirer de cette combinaison. Quand notre Salon succédait au Salon anglais, nous étions libres d'aller exposer chez eux nos nouveautés; nous y pouvions faire des affaires aussi bien là qu'ici. N'est-ce pas le véritable objectif de la guerre que de porter les hostilités sur le terrain de l'ennemi ? Ensuite, nous les invitions à venir chez nous, ce dont ils ne se privaient pas, témoignant ainsi de l'importance qu'ils reconnaissaient à notre marché. Quant aux Français, agents ou autres, ils étaient tout aussi nombreux au Grand Palais que si nos modèles n'avaient pas déjà une fois passé la Manche.

Je trouve plutôt, dans cet avancement de date, un avantage important, celui de faire bénéficier les constructeurs de deux mois pour l'établissement de leurs nouvelles séries. Il est admis, en effet, qu'on ne met en route les ateliers que lorsque le Salon a permis de déterminer véritablement le goût du public. Si le travail peut donc commencer dans les usines dès la fin d'octobre, c'est deux mois plus tôt que les livraisons commenceront. On aura des voitures en mars, alors qu'on avait accoutumé de n'en voir sortir qu'en mai. Là est le réel bénéfice dont aucun constructeur n'a à se plaindre et dont tous les acheteurs profitent.

Par contre, à cause de la date choisie, l'exposition ne durera qu'une dizaine de jours. Ne nous en plaignons pas. Il n'est pas besoin de plus longtemps pour voir, juger, choisir et traiter. La foule sera plus dense, mais la foule, c'est le succès. Les recettes seront les mêmes, mais les dépenses seront moins fortes ; donc, tout le monde y gagnera.

Quelle sera la nouveauté du Salon ? Je crains que nous n'y trouvions pas la nouveauté qui fait sensation, celle dont tout le monde parle et qui révolutionne une industrie. Mais des nouveautés, il y en aura certainement; seulement, celles-là n'existent le plus souvent que pour les profanes. C'est un détail de construction, un organe caché dans le moteur ou dans la transmission, un mode de graissage, un dispositif de suspension, un système de frein, un verrouillage de roue amovible, une commande, une forme de levier, autant de choses qu'on ne voit que lorsqu'on vous les montre, mais qu'un œil inhabitué ou inaverti ne distingue pas.

Nous verrons beaucoup de carrosseries fermées, conduites intérieures, limousines, landaulets et coupés. On semble abandonner de plus en plus, aussi bien pour le tourisme que pour la ville, la voiture découverte. Mais tous les modèles se font maintenant avec des formes arrondies et fuyantes qui présentent, pendant la marche, moins de résistance à l'air.

Pas ou peu de marques nouvelles, si ce n'est dans les petites voitures. Dans ce compartiment, de l'année dernière à aujourd'hui, le progrès, en nombre tout au moins, est très sensible. J'en connais déjà trois ou quatre modèles qui, construits par des maisons sérieuses, bien étudiés, dessinés avec goût, conservant, malgré leur légèreté relative et leurs organes réduits, l'aspect d'une voiture suffisamment longue, large et confortable, auront sans aucun doute du succès. De dix à douze chevaux, d'un prix approchant 5.000 francs, carrossés, ces modèles qui, à ce prix, peuvent être consciencieusement construits, me semblent appelés à trouver une nombreuse clientèle dans les villes et dans les châteaux. Ce ne sera pas l'instrument du grand tourisme, mais le poney infatigable et indispensable pour les petites courses. A ce point de vue, l'industrie automobile aura réalisé un réel progrès.

PAUL MEYAN.

Nos dimanches sportifs

Une course de 500 mètres.

Nous avons déjà dit que notre réunion du dimanche 9 novembre prochain serait réservée à l'automobile. C'est sur une très courte distance, la plus courte sans doute qui ait jamais été adoptée, que se disputera cette épreuve : 500 mètres seulement à l'aller et 500 mètres au retour; mais les conditions particulières auxquelles seront soumis les concurrents la rendront originale et intéressante à la fois.

Pourquoi, en effet, nos réunions sportives ne seraient être qu'une distraction pour ceux qui y prendront part et ne comporteraient-elles pas quelques enseignements utiles ? Notre course de 500 mètres, grâce à son règlement, permettra, en effet, d'apprécier la facilité de mise en marche des moteurs, leur puissance de démarrage, la vitesse de la voiture et sa facilité d'évolution, le braquage des roues, la valeur des freins, autant de détails qui font qu'un modèle peut affirmer sa supériorité sur un autre.

Où se disputera l'épreuve ? Sur un terrain que l'automobile illustra jadis, à l'heure de ses premiers débuts : sur la route privée du parc agricole d'Achères, que la Préfecture de la Seine a bien voulu, en souvenir des exploits d'autrefois, mettre encore à notre disposition. Et, sur cette route merveilleusement droite, plate et bien entretenue, nous ferons aussi, un peu plus tard, courir le kilomètre.

Quelles comparaisons il nous sera donné de faire ce jour-là !

Se rappelle-t-on la lutte acharnée entre le comte de Chasseloup-Laubat et Jenatzy, sur leurs voitures électriques. Le comte de Chasseloup fit le kilomètre lancé en 57 secondes. La voiture à pétrole la mieux placée fut l'Amédée Bollée, de M. Loysel, en 1 minute 3 secondes. Le moteur à explosions frisait le 60, mais il n'y était pas encore. On l'a triplé depuis; mais n'anticipons pas.

C'est par les 500 mètres que nous commençons, et en voici le règlement

RÈGLEMENT

La *Vie au Grand Air* organise pour le dimanche 9 novembre, dans le parc agricole d'Achères, une course réservée aux voitures automobiles, sur une distance de 500 mètres, aller et retour, départ et arrivée arrêtés.

Cette course a pour but de faire ressortir la facilité de mise en marche du moteur, sa puissance de démarrage et sa souplesse, la vitesse de la voiture, la valeur des freins, le braquage des roues et l'habileté du conducteur.

Catégories. — Les concurrents seront répartis en trois catégories, d'après l'empattement.

1re catégorie. — Empattement au dessous de 2 m. 50.
2e — — de 2 m. 50 à 3 mètres.
3e — — au dessus de 3 mètres.

Départ. — Le départ sera donné moteur arrêté et tous voyageurs à terre.

Virage. — Le virage se fera à 500 mètres du départ, autour d'un piquet placé au milieu de la route. Il est interdit de faire monter les roues sur les trottoirs.

Arrivée. — L'arrivée se fera sur la ligne de départ et sera jugée de la façon suivante : les roues avant ayant dépassé la ligne, le conducteur reviendra en marche arrière et le temps sera pris au moment où les roues avant passeront la ligne d'arrivée.

Classement. — Le meilleur temps est classé premier dans chaque catégorie.

Prix. — Chaque catégorie aura ses prix spéciaux.

Heure de départ. — Le premier départ sera donné à 9 heures 30 du matin.

Responsabilités. — Les conséquences de tout accident quelconque dont ils pourraient être causes ou victimes, pendant la durée de la course, sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toute responsabilité.

Engagements — Les engagements sont reçus dès aujourd'hui aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées. Toute demande d'inscription doit être accompagnée d'une somme de cinq francs qui sera remboursée aux partants contre remise de leur reçu.

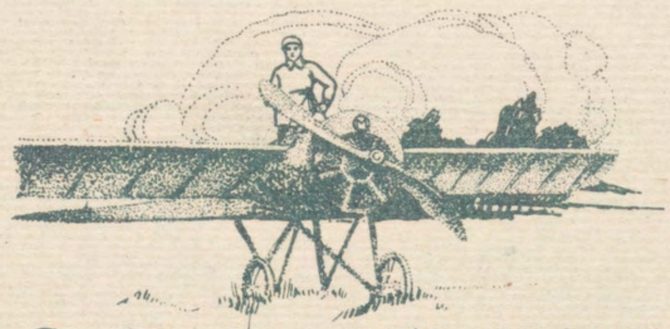
La liste des inscriptions sera close le jeudi 6 novembre.

P. M.

ROLAND GARROS

Qui a traversé la Méditerranée, volant sans escale de
Saint-Raphaël à Bizerte.

MORANE SAULNIER



GUIDE DE L'AVIATEUR

PAR GARROS

EN VENTE PARTOUT

LE DÉPART DU PRIX GONDRAND

Disputé sur une heure, par équipes de trois coureurs se relayant, le Prix Gondrand n'avait pas attiré une grande foule dimanche dernier à la Croix-Catelan. La victoire est revenue à l'équipe belge, composée de Delloye, Wright et Van Dyck, qui couvrit 21 kil. 860, battant l'équipe de Houilles de 60 mètres.

UN RELAIS

Dumonteil relaie Grolleau. Leur équipe a terminé seconde.

LES LYONNAIS SE RELAIENT

Rochard relaie Salza. L'équipe de Lyon-Olympique-Universitaire n'a pu mieux faire que se classer 7e.

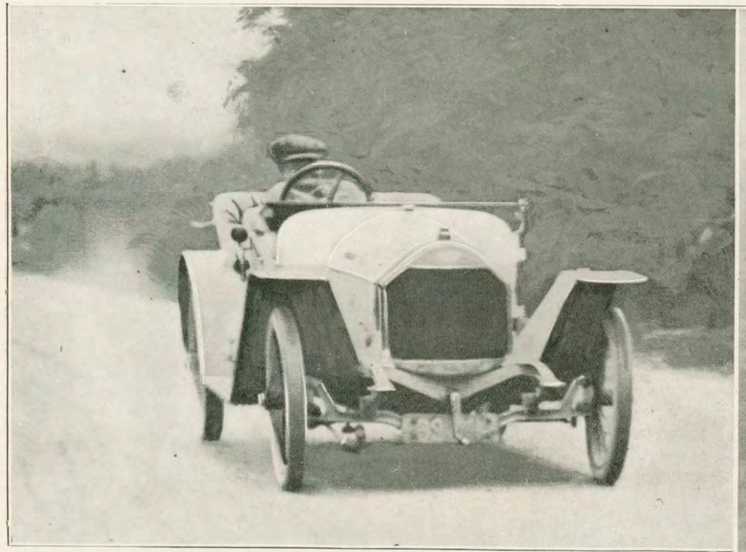
L'ÉQUIPE GAGNANTE

Delloye, Van Dick et Vright, du R.C. de Bruxelles, vainqueur du prix Gondrand couvrant 21 kil. 860 en une heure.

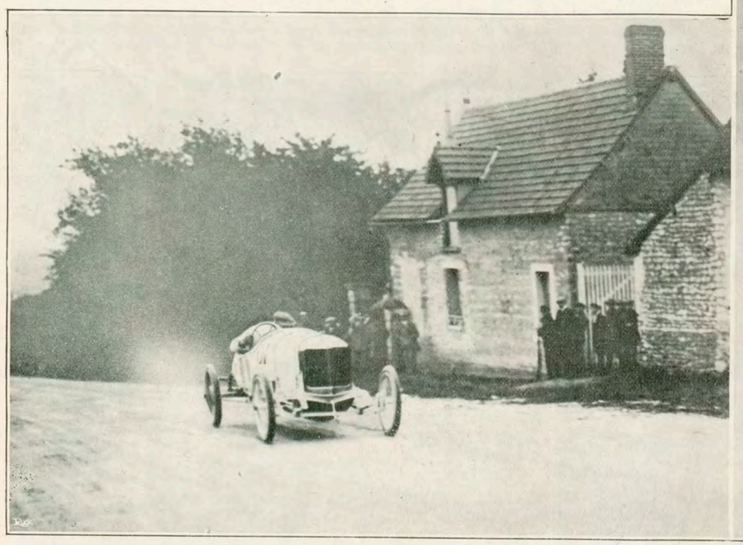
LES BELGES GAGNENT LE PRIX GONDRAND

De même que dans le cyclisme, les Belges tiennent à remporter des victoires en course à pied et ils nous l'ont bien prouvé, dimanche dernier, en enlevant haut la main, le Prix Gondrand, épreuve classique disputée sur une heure par relais. Les trois coureurs du Racing-Club de Bruxelles, Delloye, Wright, Van Dyck se sont même offert le luxe de battre le record, couvrant la distance de 21 kilom. 860 dans les soixante minutes, Ce n'est que vers la fin, dans les huit dernières minutes, que ce courageux trio revint, alors que seuls paraissaient en lutte le R. C. de France et le Club de Houilles. Les Belges passaient facilement en tête et s'adjugèrent la victoire par 60 mètres.

LA VIE AU GRAND AIR

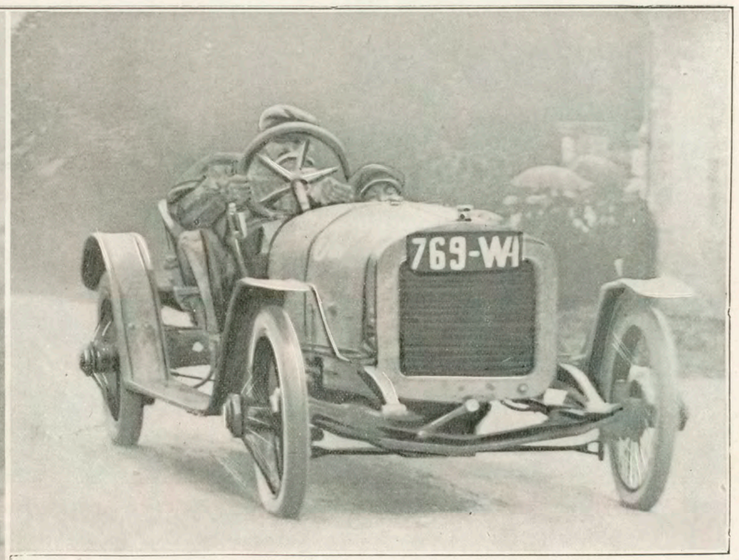


ROYER, 1er DE LA 8e CATÉGORIE (TOURISTES)
Royer s'est attribué la première place de la huitième catégorie des touristes, montant le kilomètre de la Côte de Gaillon en 1 m. 7 s. 3/5 devant Pelletier (Voiture Doriot-Flandrin-Parant).



THOMAS, 2e DE LA 11e CATÉGORIE (COURSE).
Thomas fit une très belle course, mais dut s'incliner cependant devant Frederich qui le battait de 2/5 de seconde, dans la 11e catégorie (course). Il couvrait le parcours en 52 s. 4/5, ce qui est remarquable étant donnée sa puissance réduite. (Pneus Continental.)

CRESPELLE, VAINQUEUR DE LA JOURNÉE. ((Photographies de notre envoyé spécial.)
C'est Crespelle qui a réussi le meilleur temps de la journée à Gaillon. Avec ses 3 litres du Mans, il a franchi la rude montée en 35 secondes, à une vitesse de près de 103 km. à l'heure. Il a pris également la première place du classement au rendement. (Voiture Crespelle, pneus Continental, moteur Janvier, carburateur Zénith, magnéto Bosch.) *La voiture hors série à une place de Moton reussit le parcours en 33 s. 2/5.*



RAVAUD, 1er DE LA 4e CATÉGORIE (TOURISTES).
Ravaud, dans la quatrième catégorie réservée aux touristes, s'est attribué la première place, gravissant la côte en 43 secondes, devant Sacchi, 2e, en 1 m. 13 s. 1/5.

GASTÉ, 1er DE LA 8e CATÉGORIE (COURSE).
Gasté a remporté la victoire dans la 8e catégorie (course), atteignant en 48 s. 4/5 le sommet de la Côte de Gaillon. Il battait Ménard, 2e, qui mettait 1 m. 15 s. pour couvrir le parcours. (Voiture Vermorel 12 chx. de série, type commercial.)

LA COURSE DE COTE DE GAILLON

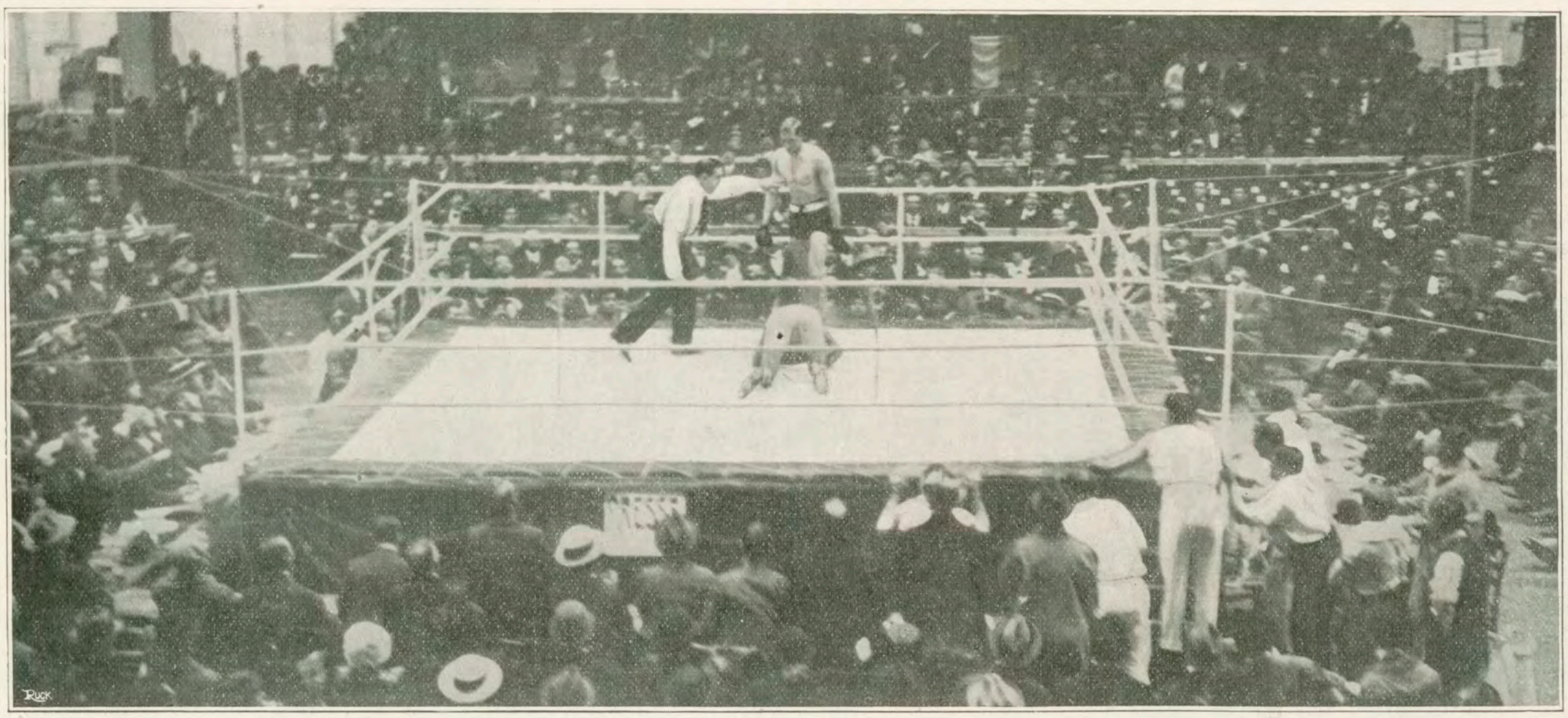
De toutes les courses de côte que nous avions coutume de suivre, Château-Thierry, Chanteloup, Laffrey, Origny, Gaillon, cette dernière est la seule, à l'exception des épreuves régionales de Limonest et du Ventoux, qui soit restée au calendrier des courses automobiles. Toujours organisée par l'*Auto*, c'est elle qui clôture la saison, et, généralement, nous y retrouvons la plupart des concurrents des meetings précédents. les gagnants qui veulent confirmer une dernière fois leurs victoires, les malchanceux qui espèrent prouver que le sort leur fut jusque-là contraire. Le seul reproche qu'on lui puisse faire est son éloignement de Paris. 80 kilomètres, les jours courts, la course ayant lieu l'après-midi et finissant tard, le retour dans la nuit, autant de raisons pour lesquelles les organisateurs ne peuvent compter sur la foule des grandes réunions. Et, néanmoins, beaucoup d'amateurs ne craignent pas de faire le déplacement, car ils savent qu'ils y verront du bon sport et quelquefois même l'apparition soudaine et intéressante de nouvelles marques. Naissances de la dernière heure. Ce fut le cas dimanche, et le succès fut mérité, bien que les rois du volant se soient abstenus.

Nos lecteurs trouveront les résultats techniques de la journée d'autre part.

Malgré le temps pluvieux qui rendait la route collante, les résultats nous ont montré que la voiture légère est capable, aujourd'hui, de prouesses que le touriste n'a pas à ambitionner, que la voiturette elle-même se recommande par une tenue sur la route que sa légèreté paraîtrait devoir lui refuser.

Tous ces châssis, d'une esthétique relative, que nous avons vus à Gaillon, à cause de leur déguisement en soi-disant voitures de course, deviennent habitables, recommandables, dès qu'ils sont habillés d'une carrosserie à l'usage du commun des mortels, et c'est tout ce que nous leur demandons. Ce sont là les véritables enseignements que la course doit nous donner et nous donne.

Cette année la plus grande vitesse réalisée a été de 107 kilomètres à l'heure par une voiture hors série et Erlé avait réalisé le 164 de moyenne. 43 concurrents étaient répartis en 11 séries de tourisme et 11 séries de voitures de course. Voici le classement général des touristes: 1er Schneider, en 38 s.; 2e H. L. en 42 s.; 3e Scap en 43 s.; 4e Hispano-Suiza, en 43 s.; 5e Despagna, en 45 s.; 6e Barré, en 48 s.; 7e Scap, en 55 s.; 8e Bugatti, en 55 s, 9e Pierron, en 1 minute, 10e Doriot-Flandrin- en 1 m 7 s., 11e Cœsar, en 1 m. 13 s.; 12e Violet, en 1 m. 22 s. 4/5. Pour les voitures de course: 1er Crespelle, en 35 s.; 2e Pierron, en 35 s. 3/5; 3e Grégoire en 36 s.; 4e Aquila, en 41 s. 3/5; 5e Schneider en 42 s. 3/5; 6e Bodelia, en 43 s. 1/5; 7e Aquila, en 45 s. 3/5; 8e Vermorel, en 48 s. 4/5; 9e Suère, en 49 s. 4/5; 10e Pierron, en 50 s.; 11e Bugatti, en 52 s. 2/5; 12e Sigma, en 52 s. 4/5; 13e Violet, en 58 s. 4/5.



LE MATCH CARPENTIER-BOMBARDIER WELLS

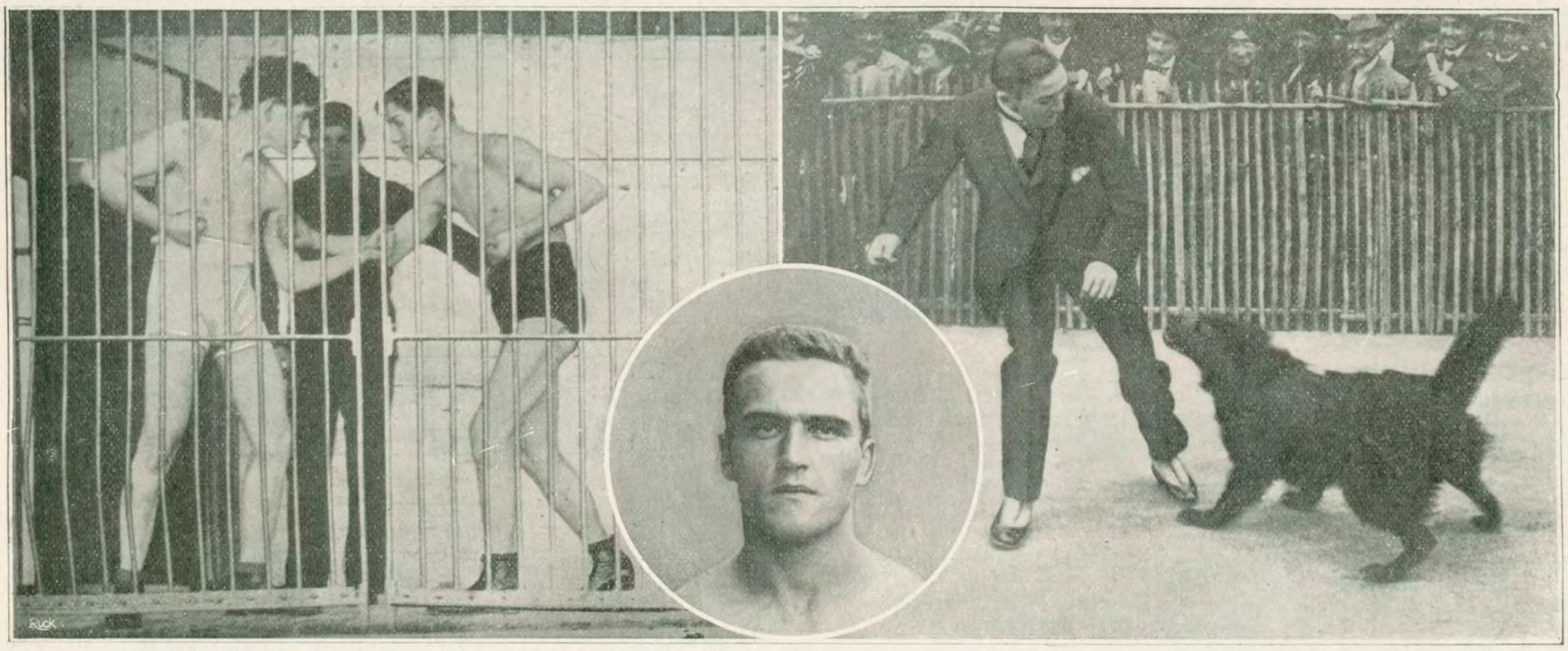
Cette rencontre permit à Georges Carpentier de s'attribuer le titre de champion d'Europe des poids lourds. Quatre rounds lui suffirent pour remporter une victoire décisive, mais, au premier et au second rounds, de dures attaques du champion l'avaient envoyé à terre.

LA RENTRÉE DE CARPENTIER

PAR JACQUES MORTANE

La saison de boxe reprend aujourd'hui d'une façon officielle. C'est en effet ce soir que Georges Carpentier fera sa rentrée en public, et telle est grande sa popularité que, lorsqu'il ne combat pas, le pugilisme semble dans le marasme. Nous le verrons aux prises avec l'excellent Américain Jeff Smith, qui, moins lourd que lui, est certainement l'un des meilleurs poids moyens d'outre-Atlantique. Il nous en a fourni la preuve, la saison dernière, en battant successivement Bernard, Willie Lewis, Hogan, et en faisant match nul, selon l'avis des juges, avec Frank Mantell, vainqueur de Billy Papke. Ces considérations tendraient donc à prouver que Jeff Smith est l'égal, à peu de chose près, de Billy Papke, qui parvint à triompher de Carpentier l'année dernière. D'où l'intérêt du combat de ce soir. Rappelons, d'ailleurs, que Carpentier fut obligé d'abandonner devant le champion du monde des poids moyens, parce qu'il avait commis l'imprudence de se faire maigrir d'une façon exagérée. Donc, Jeff Smith égalant Billy Papke, Carpentier étant lui-même et n'ayant pas besoin de s'affaiblir, la rencontre d'aujourd'hui peut être fort intéressante, et, je serais fort étonné si, cette fois encore notre prodige n'ajoutait pas un succès à son record. Mais il sera difficile à obtenir, il ne faut pas se le dissimuler.

Jeff Smith est en effet un très redoutable adversaire. Doué d'un punch terrible, encaisseur des plus résistants, boxant avec science, ce n'est pas un virtuose. Il ne donne jamais cette impression de désinvolture que procure Carpentier, même quand il est à l'ouvrage ; il n'a pas cette élégance de lignes qui rend le jeune Lensois si sympathique à tant de personnes, mais il est vite, puissant et endurant. Il possède de grands moyens et sait s'en servir. Le contraste des deux rivaux rappelle celui qui existe entre Ellegaard et Friol, par exemple : Ellegaard, sans avoir l'air de pousser, remonte tous ses adversaires et les bat, tandis que Friol, lorsqu'il peut placer son démarrage, passe en trombe, telle une locomotive. C'est la différence qui existe entre un parfait ouvrier et un artiste. Le premier fera toujours de belles choses ; le second en accomplira souvent de prodigieuses, mais parfois sera au dessous de lui-même. L'un est prêt de façon constante pour tout ce qu'on exige de lui, l'autre a besoin de l'inspiration.



AUTRES TEMPS...
Carpentier, il y a deux ans, dans le Nord, fit un match avec Marchand et le ring était figuré par une cage de fauves... Les temps ont changé.

JEFF SMITH
L'Américain Jeff Smith, vainqueur de Hogan, Bernard, de Willie Lewis, rencontrera Carpentier ce soir.

UN MATCH INATTENDU
Georges Carpentier, à Monte-Carlo, livra un match à un chien policier qui accepta la lutte, sans espoir de triompher d'ailleurs.

GEORGES CARPENTIER, ARTISTE DRAMATIQUE

A la suite de ses retentissants succès, grâce à son élégance, Georges Carpentier est très recherché pour donner des exhibitions sur les grandes scènes. L'année dernière, il débuta aux Arènes de Lutèce où il remplissait un rôle de gladiateur, puis il se fit applaudir dans les music-halls les plus importants de Londres.

Et nous verrons sans doute ce soir l'artiste triompher de l'ouvrier, mais après une résistance acharnée et admirable de celui-ci, sans doute handicapé , mais très peu, sous le rapport du poids.

Mais quels seront les prochains adversaires de Carpentier après le combat ? Notre prodige n'est plus d'un placement très aisé. On ne lui trouve plus de concurrents. D'autre part, il se trouve dans une situation un peu ingrate. Trop lourd pour les poids moyens, il ne l'est vraiment pas assez pour les poids lourds. Maintenant qu'il a prouvé sa supériorité sur tous les boxeurs européens, on ne peut plus aller lui chercher d'antagonistes qu'en Amérique, où ils ne sont pas très nombreux dans cette catégorie. Qui voyons-nous, en effet ? Le poids mi-lourd, Sam Langford, qui semble plus redoutable que tous les poids lourds, et, parmi ceux-ci, Frank Moran, Al. Palzer, Gunboat Smith, Joe Jeannette et Jack Johnson. Les organisateurs seront bien obligés de faire appel à certains d'entre eux, et ce n'est pas sans une certaine émotion que nous verrons Carpentier leur être opposé.

Car il se produit pour notre champion un fait assez bizarre : à mesure qu'il vieillit, si une semblable expression peut être employée à l'égard d'un garçon qui n'a pas encore vingt ans, il semble diminuer de poids.

Que l'on ne s'imagine pas le voir redescendre d'ici quelques années dans la catégorie des poids bantams, mais alors que, la saison dernière, il atteignait 76 kilos et qu'on s'attendait à le voir dépasser 80 kilos à sa rentrée, pesé il y a dix jours, il était à peine au-dessus de 73 kilos, et sur le ring, demain soir, nous le verrons à 74 kilos. Devons-nous, dans ces conditions, le considérer comme poids mi-lourd léger définitif, ou espérer lui voir atteindre la catégorie des poids lourds où il aurait tant de lauriers à glaner ?

Il serait fâcheux qu'il s'arrêtât en si bon chemin, car, avec sa science, sa vitesse et son cœur, il aurait les plus grandes chances de s'attribuer le titre de champion du monde toutes catégories s'il parvenait à prendre une dizaine de kilos de plus. A l'heure actuelle, il se trouve dans une situation vraiment désastreuse :

Trop lourd pour les poids moyens, trop léger pour les poids mi-lourds, sans aucune chance contre les poids lourds.

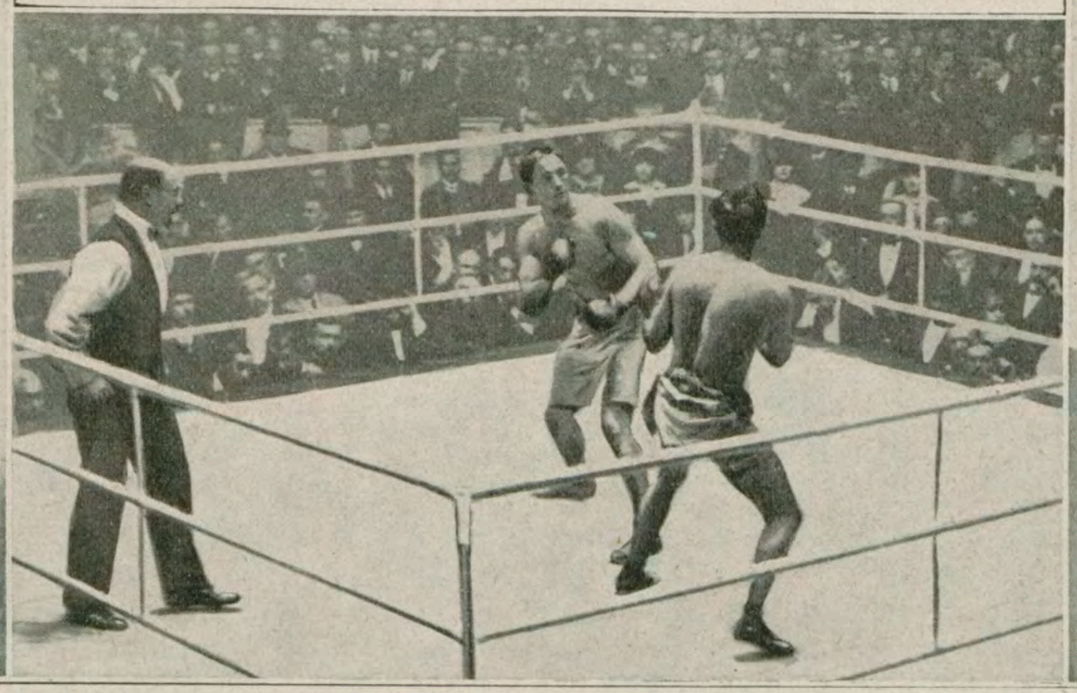
Et nous ne pouvons que lui souhaiter d'engraisser au plus vite pour lui voir continuer sa marche rapide vers les plus hauts honneurs, dont il est parfaitement digne.

Carpentier est est en effet notre plus grande gloire du pugilisme. Les Américains restent encore septiques sur sa valeur.

JACQUES MORTANE.

LE GENTLEMAN

Georges Carpentier n'est plus le galibot de Lens, mais le parfait gentleman, plein de distinction.



UNE DÉFAITE DE CARPENTIER

Lorsque Carpentier rencontra Billy Papke, il dut s'avouer vaincu au 18e round, étant affaibli par un amaigrissement intensif, afin de pouvoir prétendre au titre de champion des poids moyens.

LE PUGILISTE

Georges Carpentier, est à son âge, le boxeur ayant à son actif la carrière la plus extraordinaire.

POLO

La saison de Polo

Un Club modèle.

Le Polo de Deauville, qui vient de terminer si brillamment sa saison de 1913, peut être cité comme un modèle de club sportif, en France ; non seulement son organisation administrative s'adapte aux coutumes des étrangers qui le fréquentent en si grand nombre, mais encore le sport y est pratiqué dans les meilleures formes. Lorsqu'il est possible de constater un si bon état de choses dans une société, il faut regarder ses dirigeants, or, le duc de Guiche, président, le capitaine Jaubert et M. H.-H. Harjès. commissaires, font converger tous leurs efforts, en vue d'assurer le développement du Polo de Deauville, sur des bases bien établies. Il ne s'agit pas, en effet, de briller momentanément, il faut faire œuvre durable ; l'exemple du Polo d'Ostende est à méditer ; sa marche ascendante fut d'abord merveilleuse, de 20 joueurs on vit le tableau de jeu se couvrir de 75 noms, puis, l'année suivante, brusquement, ce fut le déclin, jusqu'à cette année où les efforts du Comité viennent enfin d'aboutir à des résultats suffisants.

Deauville ne paraît pas appelé à un brusque revirement, car, outre l'attrait des courses, du Casino où l'élite de la Société française et étrangère se coudoie, il y a celui du programme des matches ordonnancé de telle sorte que tous les teams peuvent y prendre part quelle que soit leur force, et se distinguer; en un mot, le programme favorise aussi bien les teams excellents que ceux de force moyenne. De même, les joueurs qui viennent sans faire partie d'un team, trouvent l'occasion de montrer leurs qualités dans des handicaps arrangés par le manager ; c'est là un moyen de semer la vie et l'intérêt, et de ne pas décourager les jeunes joueurs qui seraient toujours laissés de côté, autrement.

Le succès du grand club de la côte Normande tient encore dans la qualité de ses terrains de jeu ; l'herbe est épaisse et le sol, à fond de sable, absorbe aisément les pluies ; pour en avoir une idée, il suffira de rappeler que dans le cours du mois d'août, un orage, (accompagné d'une pluie si violente que des rues furent coupées durant plusieurs heures par une nappe d'eau de vingt centimètres), éclata vers 6 heures du matin, or, l'après-midi, le match de polo se disputa comme d'habitude: le terrain était très acceptable.

Les terrains à fond de sable sont très agréables à ce point de vue, ils ont cependant le défaut de se dénuder assez rapidement, au cours des fortes chaleurs, il est vrai que l'inconvénient est à peine sensible à Deauville où la saison dure un mois.

Le travail d'entretien des pelouses est conduit scientifiquement et suivant les données d'une longue expérience ; la question délicate réside surtout dans l'emploi du rouleau et la détermination de son poids: il apparaît nettement que le terrain peut demeurer trop friable s'il n'est pas suffisamment appuyé et il peut devenir glissant après une ondée, si, au contraire, on a fait abus du rouleau les jours où les terres étaient imprégnées d'eau ; il se forme une croûte épaisse d'une dizaine de centimètres, qui n'absorbe les eaux de pluie que lentement.

Après une partie de polo, jouée lorsque l'atmosphère est chargée d'humidité, on a coutume de réparer les déchirures faites par les pieds des poneys, car, sans cela, les racines d'herbe mises à nu, se dessécheraient et les mottes de terre soulevées entraveraient la balle dans sa course. Le seul moyen est de charger une équipe d'hommes de boucher les trous en rabattant les terres déplacées, avec le pied ; l'usage de la « dame » donne de mauvais résultats. En Angleterre, les grands clubs embauchent pour ce genre de réparation, tous les sans-travail qui stationnent à leur porte, et leur nombre atteint souvent la cinquantaine; ainsi, en une heure, un terrain de jeu dont la superficie est de quatre hectares, se trouve convenablement réparé et l'herbe arrachée n'a guère le temps de souffrir.

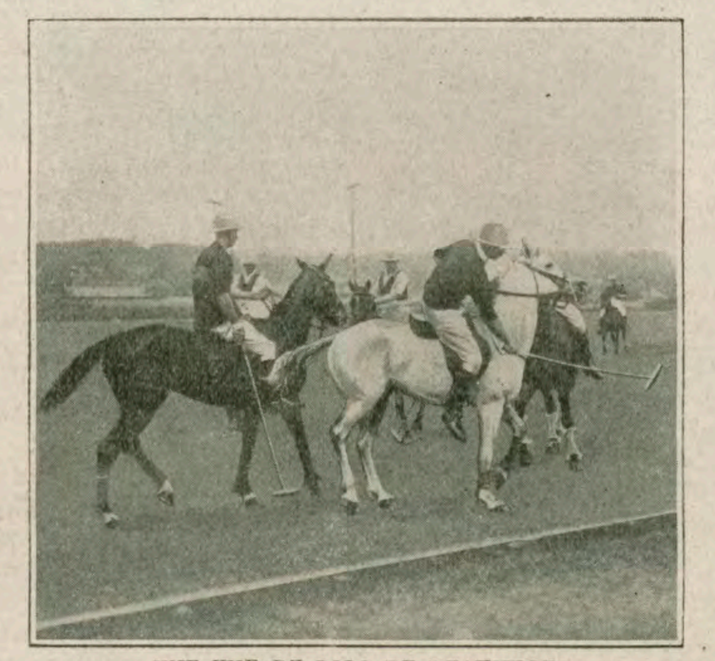
En France, il est impossible et même dangereux d'embaucher ainsi les sans-travail qui sont composés surtout d'apaches et de gens paresseux ou vicieux; cette situation est regrettable pour les raisons qui viennent d'être exposées.

Sauf cette question de détail, il nous est agréable de constater que les Anglais, cependant très experts dans l'entretien des pelouses de jeu, n'emploient pas de meilleurs procédés que les nôtres; le mérite de nos ouvriers et de ceux qui dirigent leur labeur, est même plus grand, nul n'ignorant que le sol de notre pays tient moins bien le gazon que le sol anglais; à Londres, le citoyen a le droit de fouler aux pieds toutes les pelouses des jardins publics; à Paris, des gardes empêchent même les enfants d'aller y jouer, et avec juste raison, nous ne pouvons obtenir des coins de verdure qu'à ce prix.

Les joueurs anglais savent apprécier les terrains qui leur sont offerts et les louanges qu'ils décernent à ceux de Deauville sont justifiées.

Avant de citer les noms des joueurs qui participèrent à la saison et se trouvèrent réunis au Cercle de Deauville, dans un dîner offert par le duc de Guiche, M. Harjès et le capitaine Jaubert, touchons un mot du « handicap ».

Afin de pouvoir mettre de l'ordre dans les matches qui sont arrangés par les managers des clubs et pallier aux discussions sur la force de telle ou telle équipe, le Hurlingham Club, en Angleterre, dresse chaque année, pour le 1er août, une liste de tous les « polomen » ayant un certain entraînement et leur attribue une cote en partant de 1 jusqu'à 10, maximum. La liste de 1913 ne contient pas moins de 1800 noms: ce chiffre est éloquent. On connaît le sérieux des Anglais lorsqu'ils étudient des questions sportives, donc, point n'est besoin d'affirmer que la liste en question est établie scrupuleusement; les managers anglais répandus sur les divers points du globe se font presque un devoir d'y apporter leur collaboration. Onze joueurs seulement ont



UNE VUE DU POLO DE DEAUVILLE
PENDANT LA COUPE GRAMONT

la cote 10 et trente-trois ont la cote 8 ou 9; les cotes 6 et 7 sont décernées avec autant de parcimonie (la sévérité des coteurs apparaît évidente).

Or, à Deauville, neuf joueurs possédaient la cote si enviée de 7 à 10 et un grand nombre avaient le handicap 5 ou 6; le jeu ne pouvait qu'être animé et il le fut.

Voici la longue liste des joueurs : capitaine J. Jaubert, H.-H. Harjès, Miguel de Yturbe, Louis Merlin, Lord Ashby St-Ledgers, B.-A.-P. Schreiber, captain Tomkinson, Major Romer Lee, A. Capel, comte Pierre de Quinsonas, marquis de Viana, J. San Miguel, Martinez de Hoz, Robert Boas, comte Jean Pastré, prince Léon Radziwill, comte Louis-René de Gramont, Bridges, A. Fauquet-Lemaitre, Miguel J. de Anchorena, J. Santos-Suarez, captain Brown, P. de Parnegg, duc de Santona, duc de Penaranda, F. Egan, A. Amor, James Montaigu, Lord Francis Scott, G.-H. Pyne, W. Van Ryck, Frank Bellville, captain Railston, comte Jean de Madre, duc de Doudeauville, captain Ashton, Sir A. Sinclair, captain Porter, R. Peto, captain Wilson, Morrisson Bell. Major Fitz Gerald, comte de la Maza, Cripps, René Léon.

Selon la coutume, plusieurs teams eurent constamment la même composition, à citer : Les « Quidnuncs » (capitaine : Lord Ashby St-Ledgers, le « Melton Mowbray » (capitaine: Lord Francis Scott), « Madrid » (capitaine J. San Miguel), « Wasps » (capitaine : comte Pierre de Quinsonas), « Bénerville » (capitaine : A. Fauquet-Lemaitre), les « Red Devils » (capitaine : J. Jaubert).

Les principaux prix ont été gagnés, comme suit : Championnat Continental, par « Madrid » ; Coupe Gramont, par « Madrid » ; Coupe Internationale, par « Quidnuncs »; Prix du Casino, par « Melton Mowbray » ; Coupe de Madrid, par « Red Devils » ; Coupe Bache, par « Wasps ». Plus de 200 poneys furent présents durant la saison qui a comporté 24 journées de jeu et 34 grands matches, c'est là l'indice d'une bonne activité, et, comme toutes les dispositions sont prises déjà pour rendre les terrains encore meilleurs et le club plus confortable, l'avenir sera favorable au Polo de Deauville et ce sera succès mérité.

MAURICE NORTY.

AUTOMOBILE

Le Circuit de l'Anjou

Une voiture victorieuse.

Je m'en voudrais de passer sous silence l'épreuve que vient de faire disputer, aux environs d'Angers, l'Automobile-Club d'Anjou. Sur un circuit de 38 kilomètres environ que l'on parcourait huit fois, sur des routes peu accidentées et comportant quelques belles lignes droites, on avait mis aux prises, non pas les engins spéciaux de course dont nous avons eu à enregistrer plus d'une fois les prouesses, mais de bonnes et belle voitures de tourisme, voitures de série avec carrosseries complètes à quatres places, capotes, phares et lanternes, etc. Ne trouvez-vous pas que c'est là une formule de course qui devrait être appliquée plus souvent, car c'est elle, à mon avis, qui intéresse tout le monde. Voir courir la voiture que l'on pourra acheter et conduire soi-même, juger ses qualités diverses, de vitesse, de maniabilité, de résistance se rendre compte que ce châssis de série est capable d'accomplir des performances aussi remarquables que celles des véhicules spéciaux qui ne seront jamais mis en fabrication courante, n'est ce pas la vérité. L'Automobile-Club d'Anjou est donc à louer d'avoir adopté cette formule et de nous annoncer qu'il recommencera l'année prochaine.

Du lot de concurrents qui ont pris part à la course d'Angers, il convient de sortir en première ligne la voiture Lorraine-Dietrich du comte de Lariboisière, qui s'est classée première de sa série, première du classement général au rendement et qui a établi le record du tour en 23 m. 7 s. soit à 94 kilom. 122 de moyenne.

Cette voiture, dont nous donnons la photographie sur notre couverture, n'est qu'une 20 chx du type courant, munie d'un torpedo quatre places avec capote et portant 420 kilos de surcharge, suivant le règlement. Elle a couvert les 302 kilomètres du Circuit en 3 h. 36 m. 35 s. à près de 84 de moyenne. Ce résultat est à citer, car il prouve péremptoirement à quoi peut aboutir la consciencieuse et excellente fabrication des ateliers d'Argenteuil.

P. M.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 12 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp (Prix Gladiateur).
DIMANCHE 12 OCTOBRE. — *Cyclisme.* — Buffalo.
MARDI 15 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Ouen (Prix de Tancarville).
MERCREDI 15 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses au Tremblay.
JEUDI 16 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp (handicap d'octobre).
VENDREDI 17 OCTOBRE — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte (Prix Perth).
SAMEDI 18 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil (Prix Le Nageur).

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 29 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE 1913

AUTOMOBILE

DIMANCHE 5 OCTOBRE. — Course de Côte de Gaillon :
Touristes : Schneider (2e), en 38 s, 3 ; Scap (6e), en 42 s. ; Martini (6e), en 43 s. 1 ; Hispano Suiza (7e), en 43 s. 1 ; Despagna (5e), en 45 s. ; Barré (3e), en 48 s. ; Scap (10e), en 55 s. 1 ; Bugatti (11e), en 55 s. 3 ; Pierron (9e), en 1 m. ; Doriot-Flandrin (8e), en 1 m. 7 s. 3 ; Cœsar (4e), en 1 m. 13 s. : Violet (12e), en 1 m. 22 s. 4.
Voitures de course : Crespelle (6e), en 35 s. ; Pierron (3e), en 35 s. 3/5 ; Grégoire (1er), en 36 s. ; Aquila (4e), en 41 s. 3/5 ; Schneider (6e), en 42 s. 3/5 ; Bedelia (5e), en 43 s. 1/5 ; Aquila (7e), en 45 s. 3/5 ; Vermorel (8e), en 48 s. 4/5 ; Suère (10e), en 49 s. 4/5 ; Pierron (9e), en 50 s. 3/5 ; Bugatti (11e), en 52 s. 2/5 ; Sigma (11e), en 52 s. 4/5 ; Violet (12e), en 58 s. 4/5.

CYCLISME

DIMANCHE 5 OCTOBRE. — Parc des Princes. — *Grand Prix de Boulogne* (Course de demi fond avec entraîneurs à grosses motocyclettes) : 1. Sérès, en 1 h. 2 m. 7 s. ; 2. Guignard, à 9 tours ; 3. Appelhans, à 11 tours ; 4. Bruni, à 16 tours.
Match de vitesse : 1. Hourlier ; 2. Pouchois ; 3. Poulain.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 5 OCTOBRE. — Racing-Club. — *Prix Gondrand :* 1. R. C. de Bruxelles (Delloye, Wright, Van Dyck), 21 kilom. 860 m., en 1 h. (record) ; 2. Houillés A. C. (Dumonteil, M. Grolleau, Yzquierdo), 21 kilom. 800 ; 3. Racing-Club de France (Keyser Dufau, Lucas), 21 kilom. 795 m.

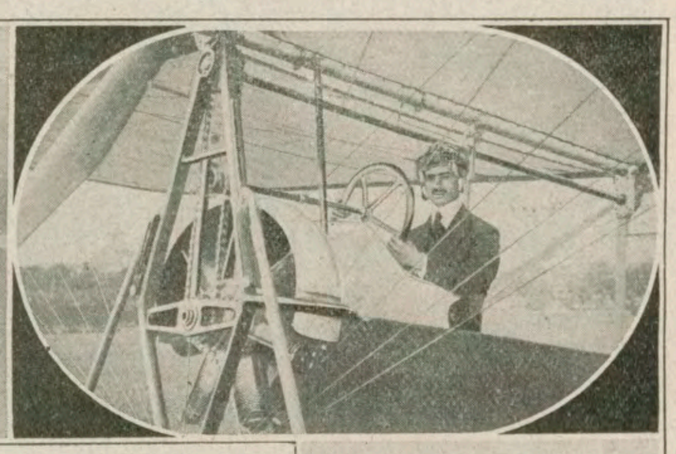
HIPPISME

JEUDI 2 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Steeple-chase de Trois Ans*, (20.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Valise de Voyage (Parfrement), à M. A. Veil-Picard ; 2. Le Systemier. — P. M. : gag., 26 francs ; pl., 16 francs, 13 fr. 50.
VENDREDI 3 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Seine-et-Oise* (20 000 francs, 1.400 mètres) : 1. Sardanapale (Rovella), au baron M. de Rothschild ; 2. Guerroyante. — P. M. : gag., 21 fr. 50 ; pl., 12 fr. 50, 12 francs.
SAMEDI 4 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix des Côteaux* (20 000 francs, 1.100 mètres) : 1. Roselys (G. Stern), à M. Ed. Blanc ; 2. Highly ; 3 New Star. — P. M. : gag., 40 francs ; pl., 16 fr. 50, 32 francs, 81 francs.
Prix de Saint-Cloud (15.000 francs, 4.000 mètres) : Samara (Granet), à Mme Cheremeteff ; 2. La Moukère, — P. M. : gag. 60 fr. 50 ; pl., 20 francs, 13 fr. 50.
DIMANCHE 5 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Conseil Municipal* (100.000 francs, 2.400 mètres). 1. Nimbus (M. Henry), à M. Aumont ; 2. Bavard III ; 3. Fidelio. — P. M. ; gag., 46 francs ; pl., 20 fr. 50, 30 francs, 24 francs.

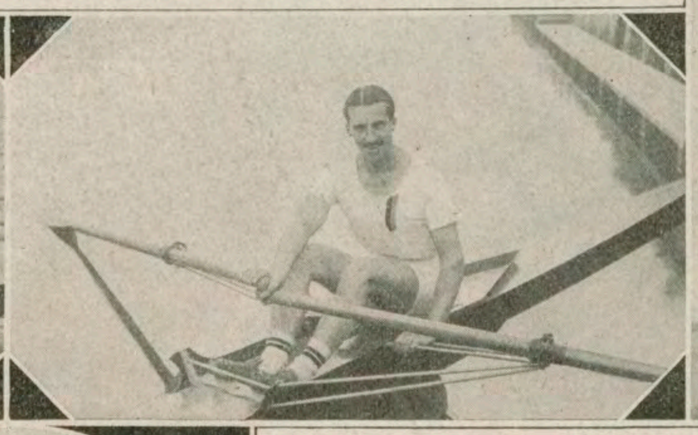
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Legagneux avec une passagère est monté à 2.800 m.

L'arrivée de la finale du 100 m. handicap, disputée au cours de la réunion d'automne du Comité lyonnais. A droite, l'on aperçoit Mallet, le gagnant de l'épreuve.



L'aviateur roumain Vlaicu qui s'est tué le mois dernier



Hans Kolehmainen, le vainqueur de Bouin, récolte de nouveaux lauriers en Amérique.

Dupré senior, gagnant de la course en skif, aux championnats d'aviron de l'Union nautique de Lyon.

L'excellent sculler Peressclenzeff est retourné en Russie; il reviendra au printemps prochain.

Longchat, vainqueur de la course pédestre Paris-Versailles-Ville-d'Avray.

After, le gagnant de la course de motocyclettes de la côte du Mont-Verdun. Le passage du vainqueur au sommet.

M. Capron, un brillant sportsman qui a 61 ans, vient de s'attribuer le brevet d'audax pédestre couvrant les 100 kilomètres en 21 heures.

Quelques appareils de l'escadrille Blériot qui prirent part aux grandes manœuvres aériennes anglaises.

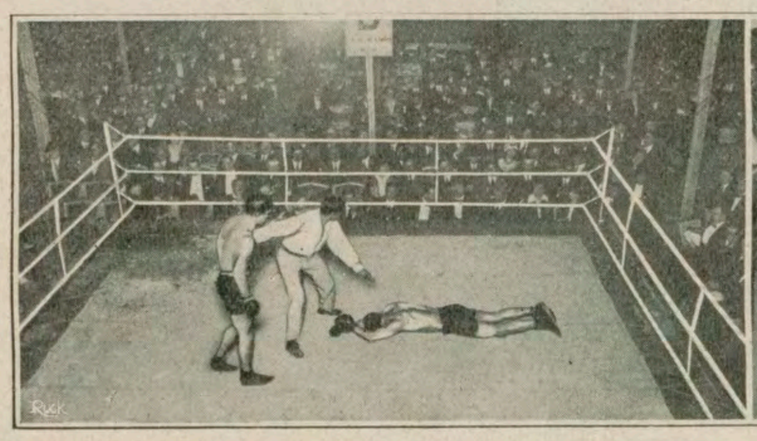
A quatre ans, ce jeune sportsman se livre déjà à l'aviron.

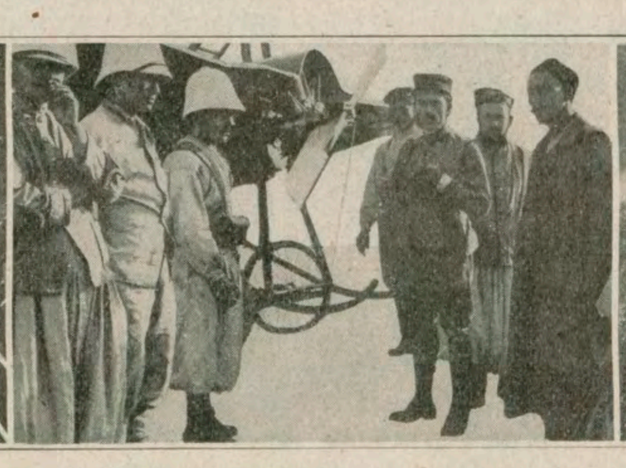
Le départ de la course organisée dimanche dernier par l'U. V, de Saint-Maur.

René Gasnier qui vient de mourir.

Le prince Sigismund, le neveu de l'empereur d'Allemagne, est un fervent aviateur.

Le jeune stayer toulousain Ardourel, champion du Midi.

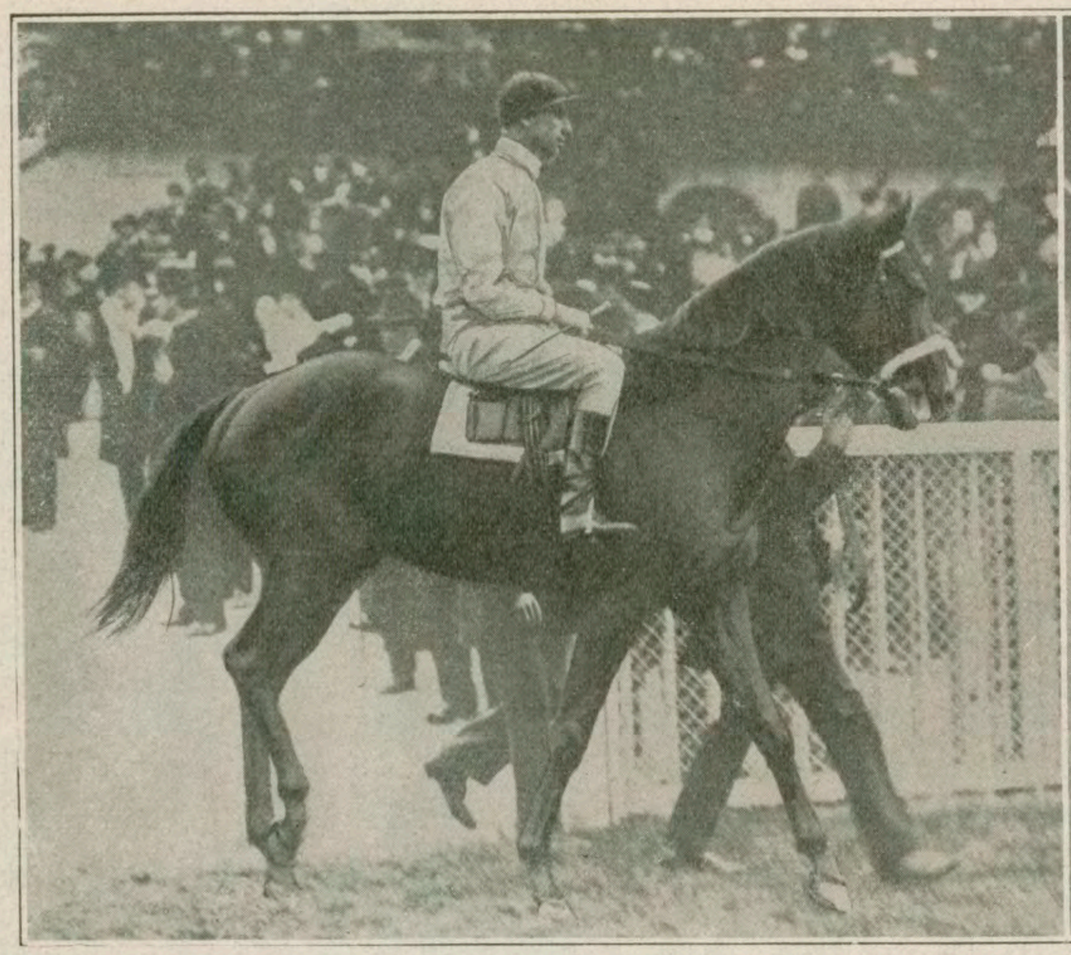




L'Américain Joë Hyland a mis Da key Haley knock out en deux rounds, samedi dernier, au Wonderland.

Le lieutenant Lalanne, sur son monoplan Deperdussin, fait de longues reconnaissances au Maroc.

Le bassin de Como-Cernobbio où se dispute actuellement le Grand Prix d'aviation des lacs italiens.



NIMBUS ET SON JOCKEY MILTON HENRY

Nimbus, qui avait remporté la Coupe d'Or à Maisons-Laffitte, a gagné le prix du Conseil Municipal dimanche dernier à Longchamp.

NIMBUS APRÈS LA COURSE

Nimbus, par Elf et Nephté, appartient à M. Aumont, c'est le demi-frère de Nuage qui remporta le Grand Prix de Paris.

LE VAINQUEUR DU MUNICIPAL

PAR RENÉ RIONDET

C'est bien par suite de circonstances malheureuses que nous n'avons pas eu plus tôt à consacrer une étude particulière à l'ascendance de Nimbus

Si la malchance ne s'était pas acharnée contre lui, il y a longtemps qu'il aurait triomphé dans une grande épreuve. Ceux qui pouvaient encore en douter, n'ont plus le droit d'hésiter après la magnifique performance fournie par le cheval de M. Aumont dans le Prix du Conseil Municipal.

Et l'aisance même, avec laquelle il a accompli cet exploit, réveille nos regrets, tout en apportant une certaine netteté dans le domaine des hypothèses.

Il aurait dû gagner le Derby d'Epsom, s'il n'avait eu contre lui le terrain dur et l'incident de la suffragette.

Il aurait pu menacer Dagor à Chantilly, si quelque accroc sérieux dans le parcours et encore le terrain ferme ne l'avaient placé dans un état d'infériorité.

Enfin il aurait dû finir bien près de Brûleur dans le Grand Prix de Paris, si la gravité du malencontreux accident survenu dans le Prix du Jockey Club n'avait amené son retrait momentané de l'entraînement.

Telles sont les conclusions qu'il est permis de tirer de sa victoire de dimanche.

L'ensemble des grandes épreuves de l'année nous a donc révélé trois bons chevaux : Brûleur, Dagor et Nimbus.

Nous avons examiné l'ascendance des deux premiers au lendemain du Grand Prix et du Prix du Jockey Club.

C'est aujourd'hui le pedigree du troisième qui va retenir notre attention.

Nimbus, qui appartient à la famille 5, est fils d'Elf et de Nephté.

Sa mère, Nephté, se rattache à une des très bonnes souches de cette famille 5, valeureuse entre toutes. Or, l'influence de cette dernière est encore rendue plus intense par un inbreeding incestueux que l'on trouve à la base du pedigree de Nephté : en effet la quatrième mère de celle-ci, nommée Diversion et née en 1833, est le produit de l'union d'une fille de Little Folly avec un petit-fils de cette même Little Folly.

Diversion a eu, entre autre filles, Miami, une gagnante des Oaks qui a laissé une remarquable descendance, et Madame Eglentine.

Madame Eglentine est la mère des deux chevaux connus, The Palmer et Rosicrucian; elle a eu, comme filles, Frivola, sur laquelle nous allons revenir, et Chaplet, mère de Winkfield (le père de Winkfield's Pride) et de Morion (héros du Gold Cup d'Ascot), grand mère de Balsamo (gagnant du Cambridgeshire), arrière grand-mère d'Ex-Voto (vainqueur du Prix Hocquart et du Prix du Jockey Club).

Frivola est née en Angleterre en 1877 et a été importée en France en 1887 saillie par Isonomy. Cette union devait avoir un excellent résultat ; il en est né en 1888 une femelle, Fanny, qui devait elle-même produire en 1903 Nephté, la mère de Nimbus. Frivola a eu d'ailleurs en 1889, par Tristan, une autre fille, Fine Mouche, qui s'est perpétuée en 1893 par Finaude, la mère de Finasseur, et en 1900 par Favonia, la mère de Marsa et de Marka.

Nous n'exagérions pas en notant l'excellence de la souche à laquelle se rattache Nimbus par son origine maternelle.

Nephté n'a jamais paru sur un hippodrome; née chez M. Edmond Blanc en 1903, elle a été comprise dans les réformes de l'écurie et achetée yearling par M. Aumont pour 5.000 francs. Son nouveau propriétaire l'a envoyée de très bonne heure au haras, puisqu'elle fut saillie à l'âge de trois ans par Simonian.

L'année suivante, en 1907, elle mit au monde Nuage; en 1908, elle resta vide; elle produisit en 1909 Yerres par Elf, en 1910 Nimbus par Elf, puis en 1911 un mâle mort par Gala Wreath.

Bien qu'elle en soit encore à ses débuts, cette carrière est magnifique : sur trois produits, on compte un héros du Grand Prix, un cheval utile malgré des difficultés d'entraînement et un vainqueur du Prix du Conseil Municipal.

Un tel succès suffit à classer une poulinière; d'autre part, comme Nephté a pour père Flyinx Fox, il doit, à un point de vue plus général, attirer l'attention sur la valeur au haras des filles de cet étalon, qui se sont déjà signalées d'ailleurs avec Porte Maillot, Holly Hill, ou, parmi les deux ans de cette année, Monétrie, New Star et Irminsul.

L'origine paternelle de Nimbus ne le cède en rien à son origine maternelle : il est fils d'Elf, dont nous avons dû plusieurs fois déjà souligner la valeur.

Aussi, nous bornerons-nous à rappeler que, petit-fils de Dollar par son père Upas, il appartient par sa mère à l'une des meilleures souches de la famille 4. Son arrière grand'mère, Manganèse, a remporté les Mille Guinées; sa grand mère, Mandragora, est la propre sœur de Minéral, qui a produit Wenlock (gagnant du Saint-Léger) et Kisber (vainqueur du Derby et du Grand Prix); enfin, sa mère, Analogy, est la propre sœur d'Apology, l'héroïne des Mille Guinées, des Oaks, du Saint-Léger et du Gold Cup d'Ascot.

Il est d'ailleurs proche parent de Prestige, de Basse Pointe, de Brûleur et de Maboul II.

Tels sont les éléments excellents qui ont été mis en présence dans l'union ayant donné naissance à Nimbus. Nous allons envisager maintenant par suite de quelles affinités leur rencontre a pu produire un aussi bon résultat.

Upas, le père d'Elf, possède l'alliance de The Flying Dutchman avec Voltigeur, alliance que l'on retrouve encore plus rapprochée chez Galopin. Or, Galopin figure deux fois chez Flying Fox, le père de Nephté Il s'ensuit donc que Nimbus est pourvu de l'inbreeding sur The Flying Dutchman, dont nous avons maintes fois signalé l'importance, et d'un inbreeding sur Voltigeur. Le pedigree de Nimbus contient, en outre, l'inbreeding sur les deux propres frères, Stockwell et Rataplan, inbreeding qui apparaît chez les meilleurs produits d'Elf, Marsan, Sea Sick, Tripolette ou même Le Municipal et qui doit prendre une importance particulière dans le cas qui nous occupe; car il est soutenu, chez Nephté, par un triple courant de Stockwell et un courant de son demi-frère King Tom.

Bref, l'exemple de Nimbus ne nous apprend rien de nouveau; mais il vérifie magnifiquement les indications que nous avions pu déjà tirer de l'expérience.

Signalons, pour finir, le caractère judicieux du choix qui a dirigé les unions successives de Nephté : hier, Simonian apportait l'inbreeding sur Galopin et sur la famille 5; aujourd'hui, Elf fournit l'inbreeding sur Stockwell et Rataplan, soutenu par celui sur The Flying Dutchman; demain, Gala Wreath fera appel à un autre sang par l'inbreeding sur Isonomy, qui n'offre pas de moindres chances de succès.

René Riondet.

Le prochain numéro de la *Vie au Grand Air*, consacré à l'Automobile, sera un numéro double. Celui du 25 Octobre sera vendu 25 centimes. Voir le Grand Concours du Champion, 20,000 francs de prix.

HIPPISME

Le Prix du Conseil Municipal

Nimbus a triomphé de Brûleur.

Notre Grand Prix d'Automne n'est guère favorisé depuis quelques années, au point de vue international. Les chevaux anglais ne viennent plus. Il en est pour lui, comme pour le Grand Prix du mois de juin : au début il y a eu une période pendant laquelle nos voisins nous envoyaient des cracks et triomphaient. C'était l'époque des Best Man, des Winkfields'Pride, des Kilmarnock, qui gagnèrent, des Dume Forgets, de First Principal, Knicknack, Wavelet's Pride, de Pretty Polly et de Zinfandel, qui finirent placés Cette période a duré dix ans. Depuis, leur effort s'est arrêté. Il semblerait que cet échec, si imprévu de ce fameux Pretty Polly, battu par un cheval relativement inférieur comme Presto II, les ait désillusionnés. Il y a eu encore de loin en loin, quelques tentatives : celle de Radium, qui finit deuxième en 1908, de Bronzino et de Bachelor's Double en 1911, mais le beau temps des luttes internationales était passé. La fatalité, d'ailleurs, s'en mêle. Cette année, nous avons espéré un moment avoir Stedfast, un des meilleurs chevaux anglais, l'équivalent à très peu de chose près de ce Prince Palatine, qui a gagné lui aussi la Coupe d'Or d'Ascot, en laissant loin derrière lui Prédicateur. Son départ était décidé, quand est survenu un malencontreux accident qui l'a empêché. En fait de concurrents étrangers, nous en avons été réduits au cheval russe Mosci Ksiaze, un assez beau poulain, qui s'est honorablement comporté, mais sans faire aussi bonne figure cependant que sa compagne d'écurie Liro, qui s'était classée cinquième l'année dernière dans la même course, entre Amoureux III et Bonbon Rose. Son poids était d'ailleurs beaucoup moins favorable. Il était même très sévère pour un cheval dont le meilleur titre était d'avoir battu Martial III, à vingt-sept livres. En somme, rien de ce côté de bien intéressant.

Le véritable intérêt de la course était dans la rencontre de Nimbus avec Brûleur. Nous les avions vus déjà deux fois ensemble, dans le Derby et dans le Prix Royal Oak, mais dans les deux cas, le résultat avait paru très décisif. A Chantilly, Nimbus avait eu contre lui le terrain dur, et il était même rentré éprouvé, si éprouvé qu'il dut décliner la lutte dans le Grand Prix pour ne reparaître qu'en septembre. Dans le Royal-Oak, sa course de rentrée, il avait comme excuse sa longue absence et sa préparation encore insuffisante. La validité de cette excuse avait d'ailleurs été démontrée quelques jours plus tard par sa victoire dans la Coupe d'Or, où il précédait deux des concurrents qui étaient devant lui dans le Royal Oak, Fidelio et Isard II. Si l'on considère qu'à Chantilly, en dépit des circonstances défavorables, il n'était qu'à une demi-longueur de Brûleur, on voit quel légitime espoir de revanche pouvaient avoir dimanche ses partisans; mais ceux de Brûleur n'étaient pas cependant moins confiants. Ils croyaient fermement aux progrès du candidat de leur choix, et de fait, jamais on ne l'avait vu gagner aussi plaisamment qu'en automne, et jamais non plus on ne l'avait vu en meilleur état que dimanche. Entre deux concurrents qui restaient l'un et l'autre sur une victoire importante, et qui avaient toute l'apparence d'animaux en condition parfaite, comment ne pas attendre une rencontre absolument décisive ? Et pourtant, la course courue, il nous faut bien reconnaître que cette troisième rencontre des deux cracks ne nous a pas mieux renseignés que les deux premières, Dans le Derby et le Royal Oak, c'était Nimbus qui n'avait

Cassin Nimbus Fidélio Brûleur

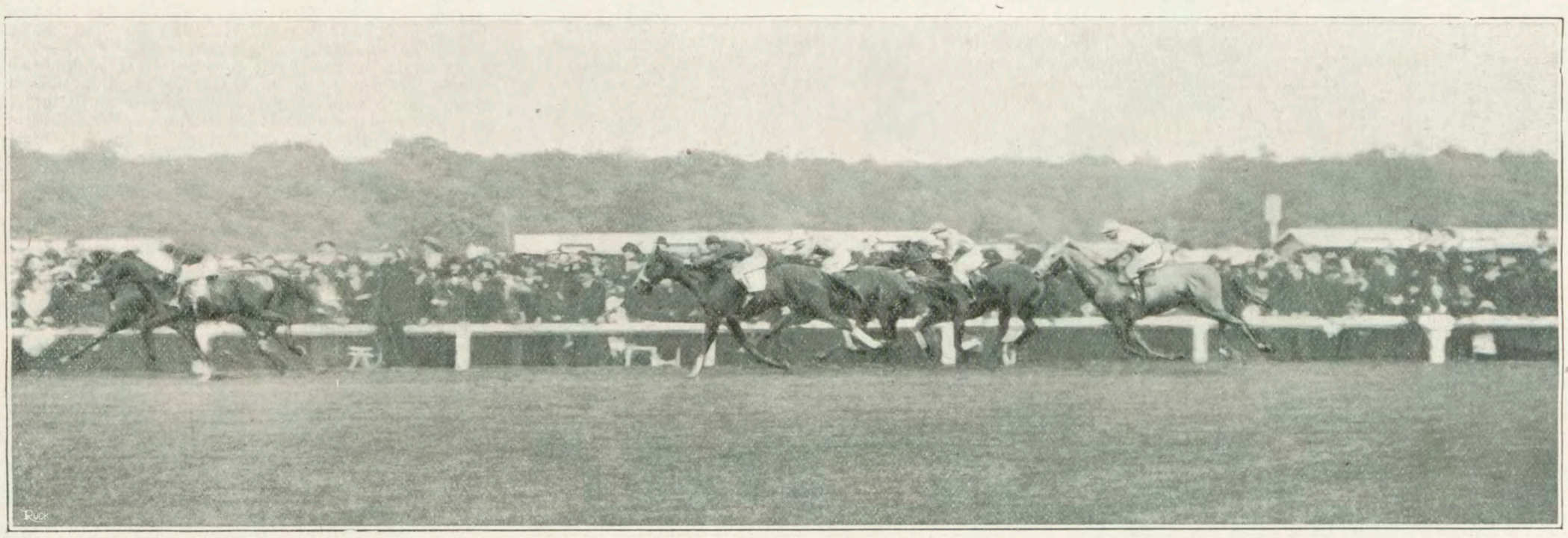
LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL. — APRÈS LE PETIT BOIS

Cassin est parti en tête, suivi de Nimbus, Fidelio, Brûleur et Mastuvu. Au petit bois, Brûleur se rapprochait et, dans la montée, il venait au premier rang.

Nimbus Bonbon Rose Novelty Bavard III Isard II

L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE

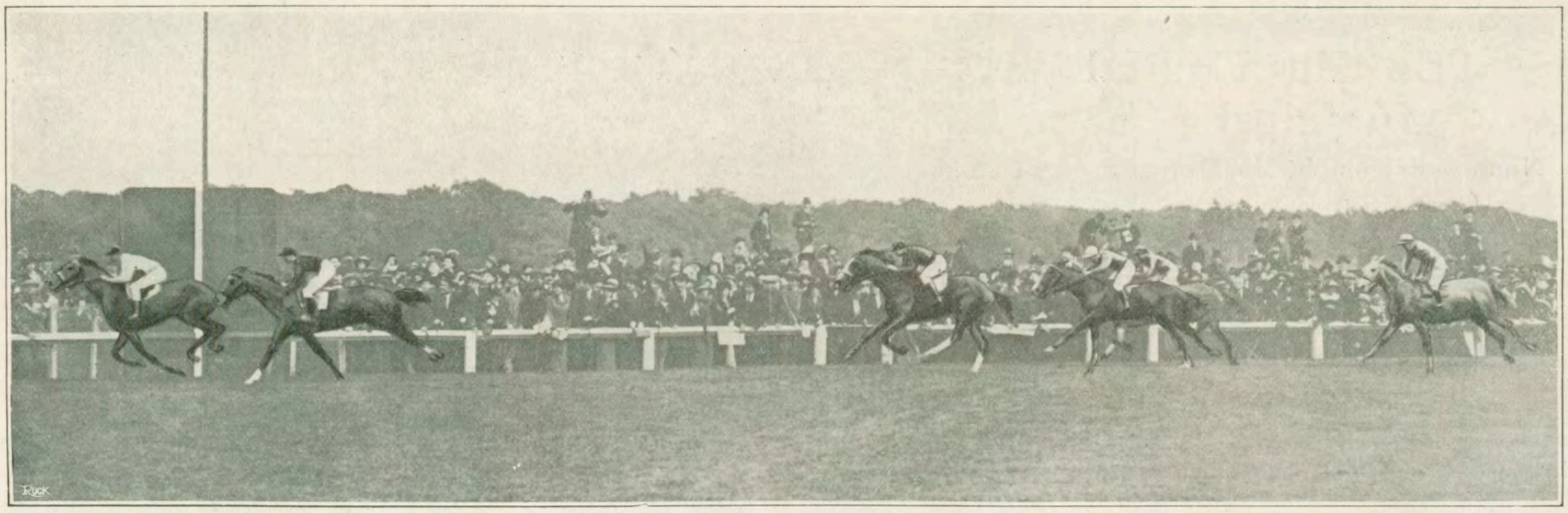
Brûleur fléchissait après le dernier tournant; Nimbus ne demeurait pas longtemps seul en tête, Bonbon Rose et Bavard III venaient à ses côtés. Fidelio venait très fort.



Nimbus Bavard III Fidélio

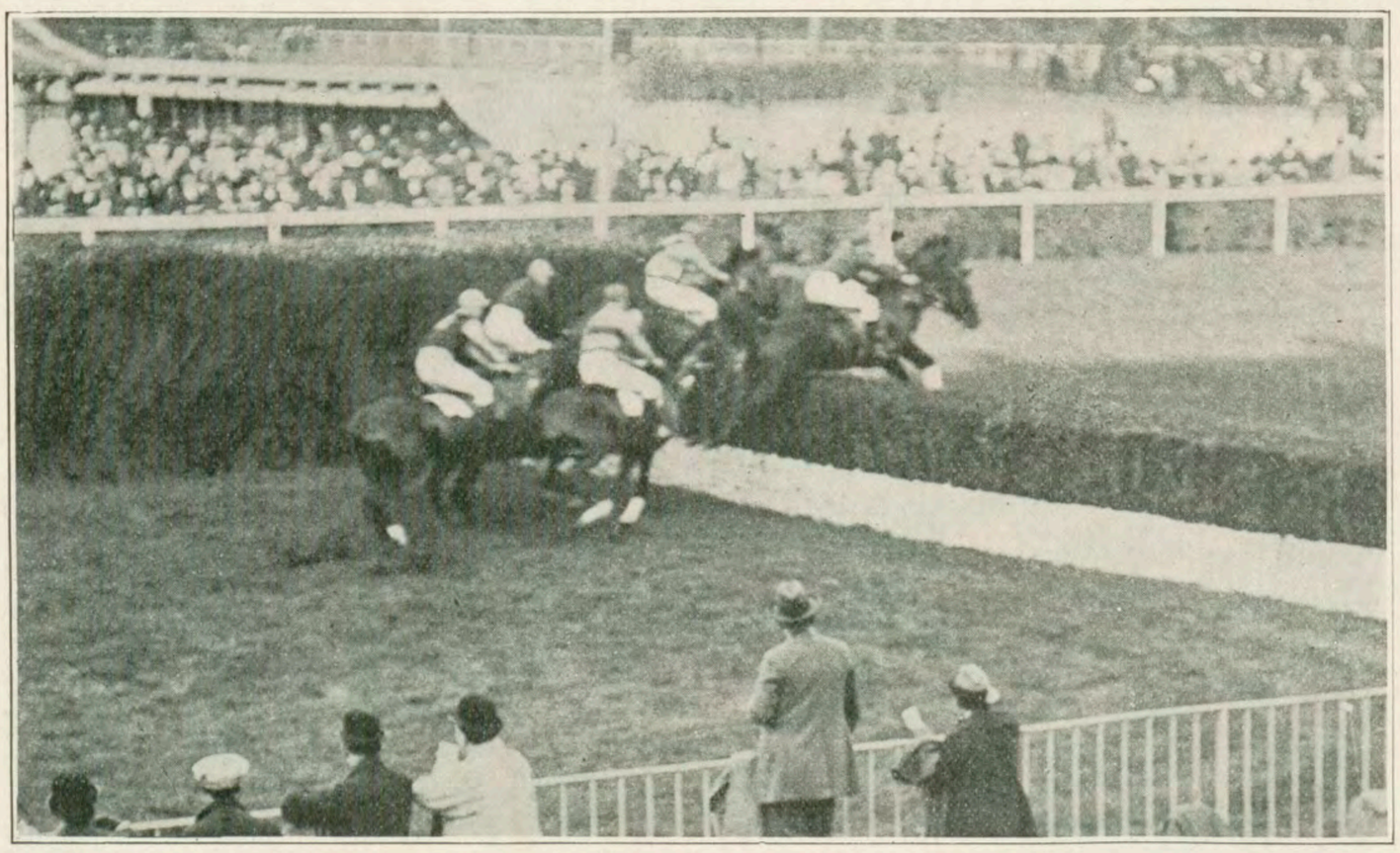
A 100 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

Bonbon Rose, qui avait pu donner pendant quelque temps des espérances à ses partisans, lâchait pied dans la ligne droite, et la lutte s'engageait très vive entre Nimbus, qui était à la corde, et Bavard III.

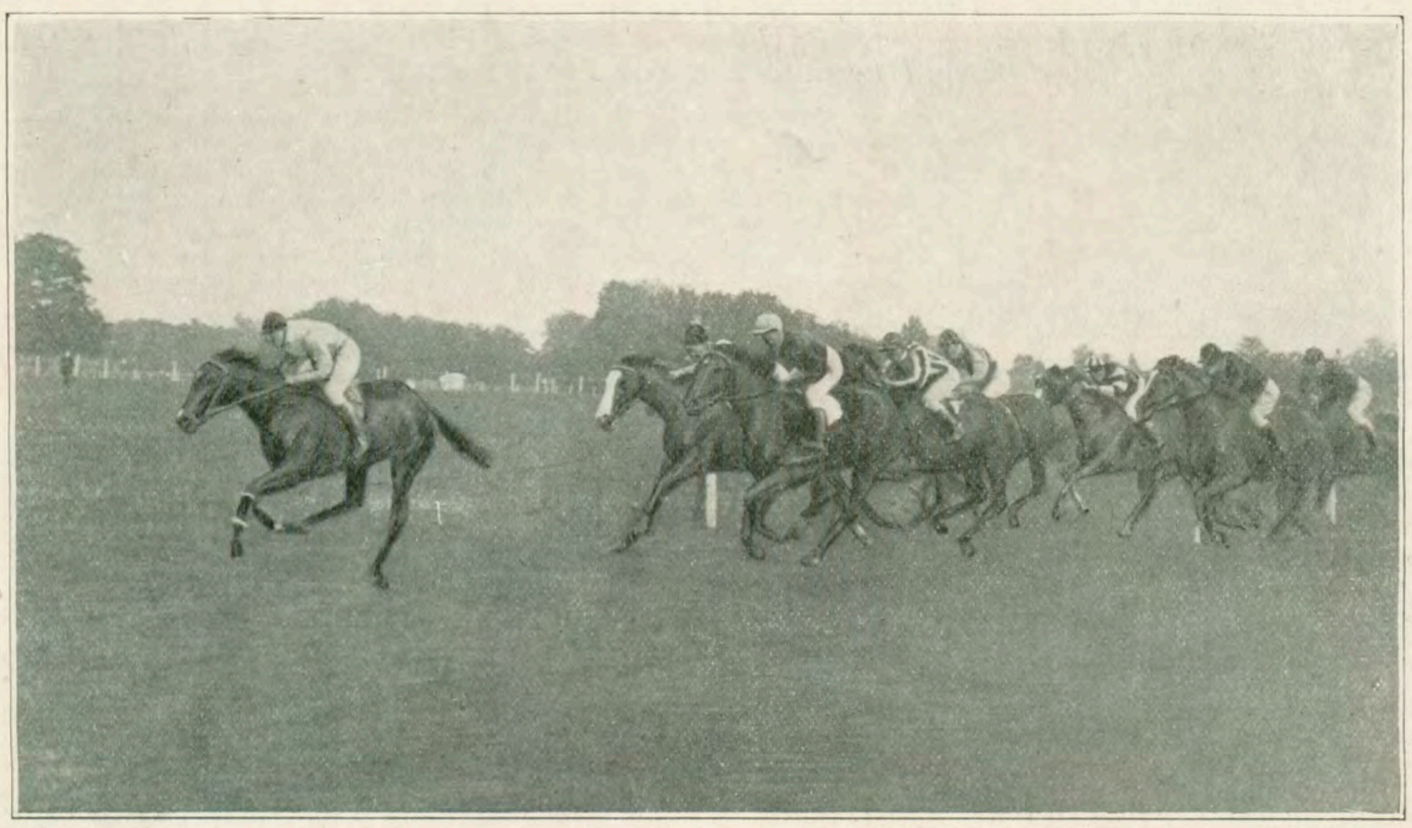


Nimbus Bavard III Fidelio Bonbon Rose Novelty Isard II

L'ARRIVÉE DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL (2.400 mètres, 100.000 francs.)
Nimbus et Bavard III lâchaient tous leurs adversaires. Bavard III, malgré tous ses efforts, ne parvenait pas à remonter Nimbus qui gagnait le poteau avec une longueur d'avance. Fidelio prenait la troisième place à Isard II. Bonbon Rose finissait quatrième.



STEEPLE-CHASE DE TROIS ANS (3.000 m., 20.000 fr.). — Saint-Ouen, 2 octobre.
Perdigail, Le Mont Saint-Michel et Fleur des Pois II sont partis en tête. Dans la ligne droite, Valise de Voyage passait, pour gagner facilement devant Le Systémier.



LE PRIX DES COTEAUX (1.100 mètres, 20 000 francs). — Longchamp, 4 octobre.
Highly, Roselys, Amilcar, New Star, Durbar, Monétrie se sont élancés en tête. Après le petit bois, Roselys rejoignait Highly et la battait de trois quarts de longueur.

pas donné sa mesure; cette fois, c'est Brûleur qui s'est montré inférieur à lui-même. Qu'il eût été battu par Nimbus, par Bavard III qui lui rendait dix huit livres, voire par Fidelio qui lui en rendait douze, on l'eût admis sans trop de difficulté, mais qu'il soit aussi derrière Bonbon Rose, Novelty, Isard II et d'autres, qu'il ait été hors d'affaire dès la descente, voilà qui est fort invraisemblable. Sa supériorité sur ces divers concurrents, sur Isard II notamment s'est manifestée a trop de reprises pour qu'on puisse accepter l'interversion.

Brûleur n'a pas donné sa mesure, cela n'est pas douteux. Pour quelles raisons ? Ici l'embarras commence. Ceux qui ont la superstition de la statistique n'auront pas à chercher bien loin : ils ont une explication toute prête. Depuis 25 ans que se court le Prix du Conseil Municipal, il est sans exemple qu'un gagnant du Grand Prix y ait réussi.

Je reviens au vainqueur, Nimbus. C'est la dixième fois, depuis vingt-un ans que le Prix du Conseil Municipal est gagné par un cheval portant la grosse surcharge de douze livres, la quatrième fois ce gagnant porteur de la grosse surcharge est un trois ans. Les trois ans qui ont, avant lui, accompli le même exploit : Omnium II, Gardefeu, Maintenon. Nimbus est en glorieuse société, et n'y est pas déplacé, je pense. Son propriétaire l'a toujours tenu en haute estime. On n'a pas oublié sa tentative malheureuse dans le Derby d'Epsom, malheureuse mais plus qu'honorable. Il semble bien que la circonstance défavorable l'ait seule empêché de réussir. En tout cas, ce fut le point de départ de sa popularité. Nous constatons aujourd'hui avec plaisir que sa grande réputation, qui devança un peu ses succès n'était nullement imméritée. Sa victoire a été très belle.

Quel est le meilleur cheval de l'année ? Nous ne sommes pas, là-dessus, mieux renseignés qu'il y a trois mois ou, pour mieux dire, nous le sommes moins, car, au lendemain du Derby, nous pensions savoir et, maintenant nous doutons.

Une épreuve de l'importance du Prix du Conseil Municipal rejette le reste dans l'ombre mais il en est une autre, pourtant, que je ne veux pas passer sous silence; c'est le Prix de Seine-et-Oise, où nous avons vu les deux ans, Sardanapale et Guerroyante, se mesurer avec Jarnac et Moïa. Les deux jeunes ont pris devant les autres. Bien que leur succès, dans la condition de poids qui les séparaient de leurs aînés, ne soit pas un exploit, il est une très bonne note pour la génération nouvelle. Mais le point intéressant a été la victoire de Sardanapale sur Guerroyante. La valeur et la portée de ce résultat ont été très discutés. Sardanapale, comme à Deauville, a fait preuve d'une vitesse très remarquable. Il a été en tête sans effort, et au bout de huit cents mètres, quand son jockey lui a lâché la tête, il a eu un démarrage foudroyant qui a mis, immédiatement, tous les autres en détresse. On a pu croire, jusqu'à l'intersection des pistes, qu'il allait gagner avec une facilité extrême. Mais là, juste en face de la piste par laquelle il entre et sort chaque matin, il a marqué un écart et tenté de s'arrêter. Dès lors, il a perdu rapidement son avance et terminé dans une action assez peu plaisante. Guerroyante n'était sur le poteau qu'à trois quarts de longueur derrière lui et on a eu l'impression qu'elle l'aurait battu un peu plus loin. Voilà le fait ; sur l'interprétation, il y a désaccord. Les partisans de Guerroyante montrent un certain scepticisme au sujet de cet arrêt que Sardanapale aurait marqué devant la porte de la piste. Si la face des choses a si brusquement changé, c'est, pensent-ils, par suite de fatigue, que cette fatigue soit due à un manque de tenue ou à une insuffisance de travail. De fait, le fils de Princesse soufflait, en rentrant, plus que de raison.

Je crois qu'il y a, dans les diverses opinions émises, un fond de vérité, sauf peut-être dans celle qui lui refuserait l'aptitude pour la distance.

STUART.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.